
BIBLIOTHEQUE FNSP
1 253 981

M. Levasseur

René Chérot

Le canal de Suez

Etude économique et statistique.

1 : 5 : 1911



Ouvrages consultés –

Charles Roux : le canal de Suez

Voysin bey : le canal de Suez

Statistical return of navigation through Suez Canal 1908-10

Statesman's Year book 1910

Girard – Le canal de Suez –

Martin Voss – Der Suez Kanal –

Bulletin décadaire de la Compagnie de Suez –

Fleury – De l'élargissement du canal de Suez –

Magois – Reflexions sur la reduction des tarifs du canal de Suez –

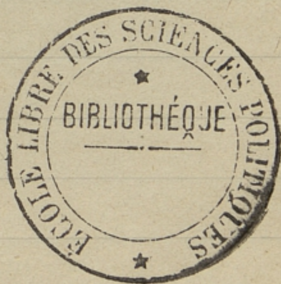
Fournier de Flaix : l'Indépendance de l'Egypte et le régime international du canal de Suez –

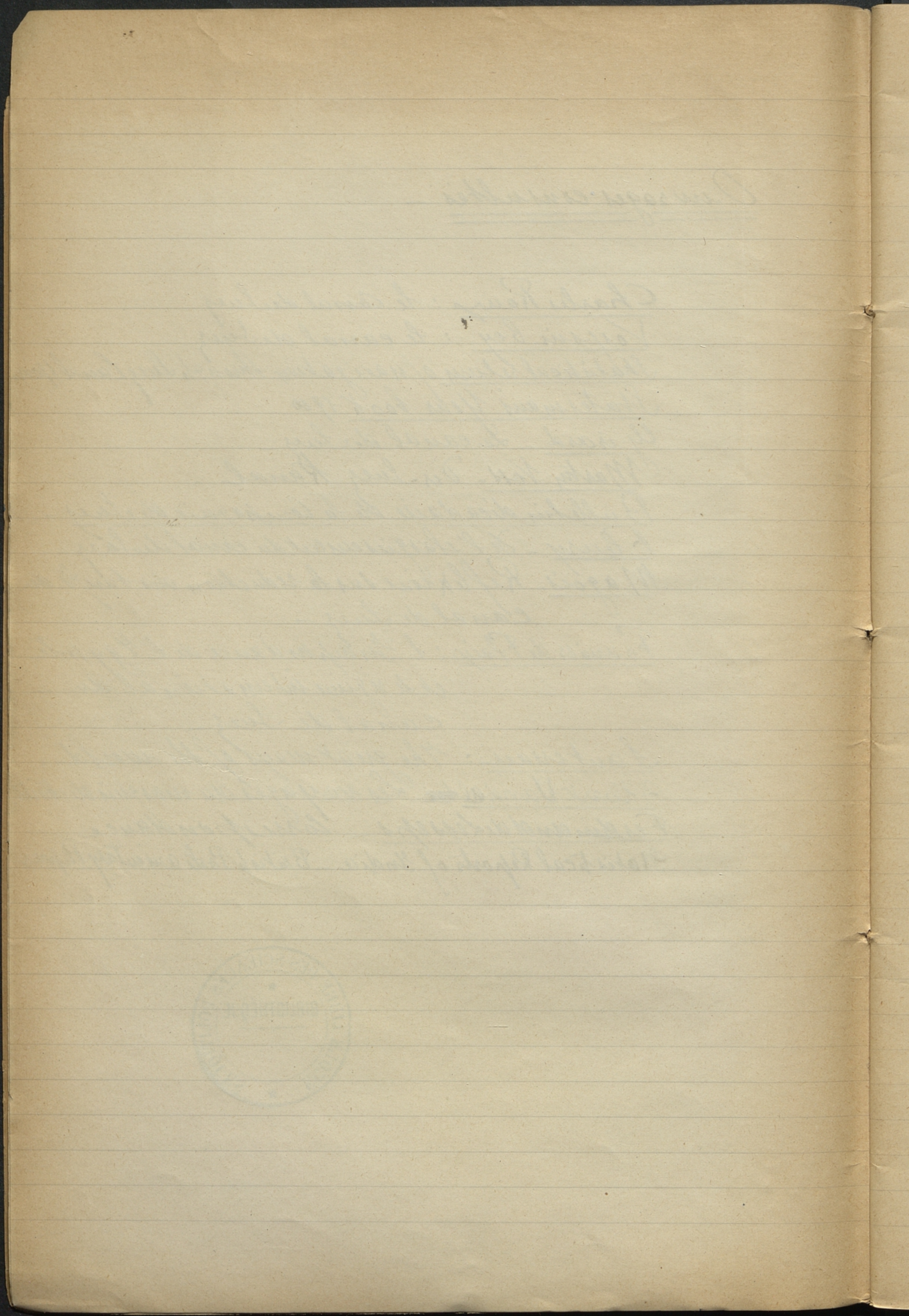
Sautereau : The great ways of the world –

Albert Vandal – Les voyages du marquis de Nointel

Ferdinand de Lesseps – Correspondance

Statistical Reports of India – British Parliamentary Papers –





I

Historique

—

Etat actuel du canal de Suez

Le 25 Avril 1859 une dizaine d'Européens étaient rassemblés sur une étroite bande de sable, située non loin de la dernière des bouches du Nil. Tous tenaient une pioche à la main: l'un d'eux se détacha du groupe et s'adressant à ses compagnons, il leur dit d'une voix où perçait l'émotion:

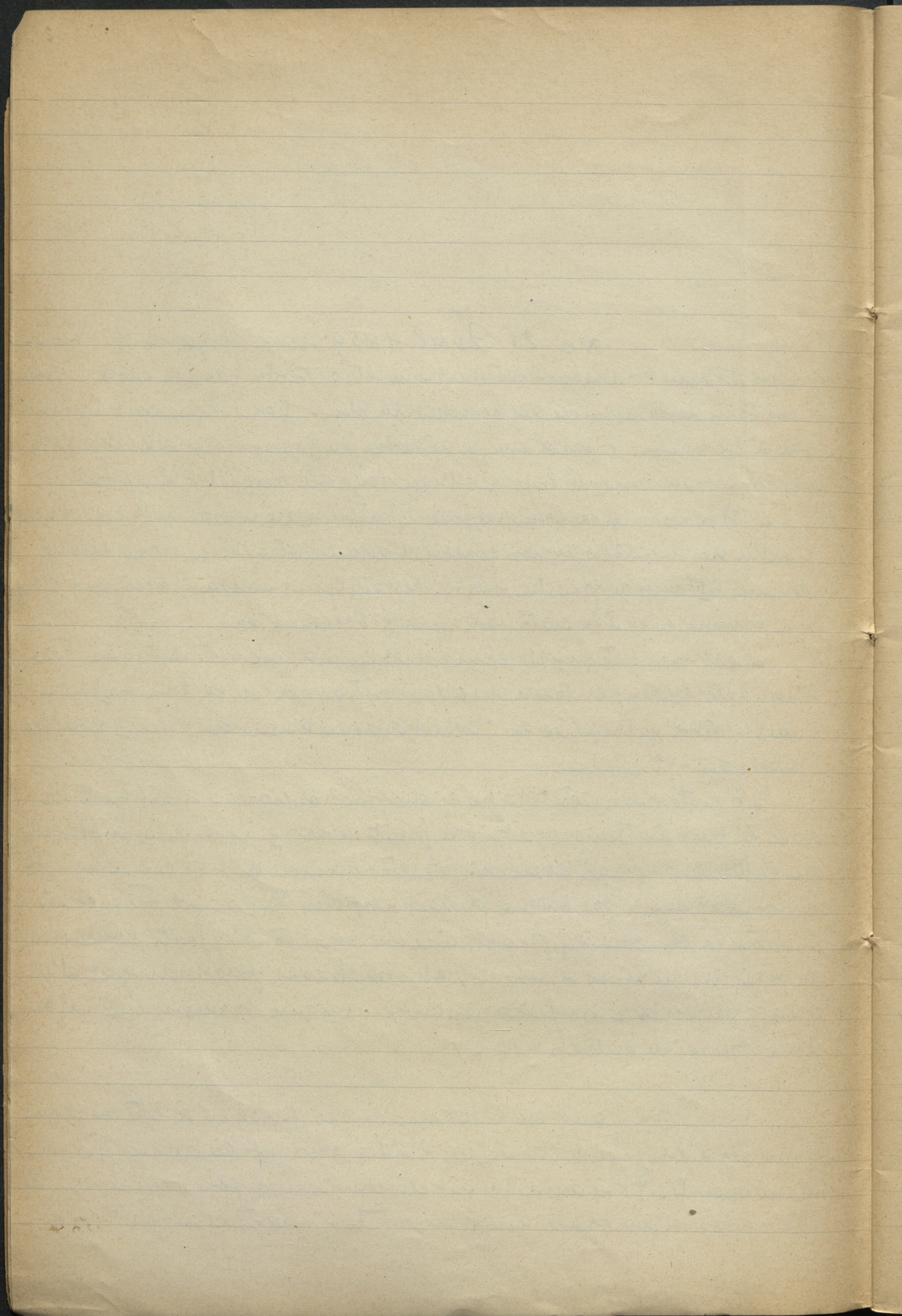
« Au nom de la Compagnie Maritime du Canal de Suez et en vertu des décisions de son conseil d'administration, nous allons donner le 1er coup de pioche sur le terrain qui ouvrira l'accès de l'Orient au commerce et à la civilisation de l'Occident »

C'est par cette simple et majestueuse démonstration que Ferdinand de Lesseps entouré des administrateurs de la Compagnie inaugurait l'entreprise qui allait devenir l'une des plus grandes oeuvres du 19e siècle.

Et cette première étape si disproportionnée en apparence avec le but à atteindre, était le fruit de longues années d'études, de luttes, de préjugés et de difficultés vaincues par celui que la reconnaissance publique devait appeler "le grand Français".

C'était la conclusion prochaine des projets et efforts commencés depuis des milliers d'années, et inachevés par manque d'un génie directeur suffisamment énergique pour mener à bien une pareille entreprise.

Il faut en effet remonter jusqu'à Nécos pour trouver l'origine certaine de l'idée accomplie de nos jours seulement. Et il aurait fait discontinuer son oeuvre, sur la réponse d'un oracle qui l'avertit qu'il travaillait pour



les Barbares; et ce canal dont la construction avait couté la vie à 120.000 ouvriers, n'aurait été terminé que par Darius -

D'autre part Aristote dit que les Pharaons et Darius qui s'étaient promis de grands avantages de l'exécution de ce canal le laissèrent inachevé après avoir reconnu que le niveau de la mer Rouge était plus élevé que celui de la Méditerranée.

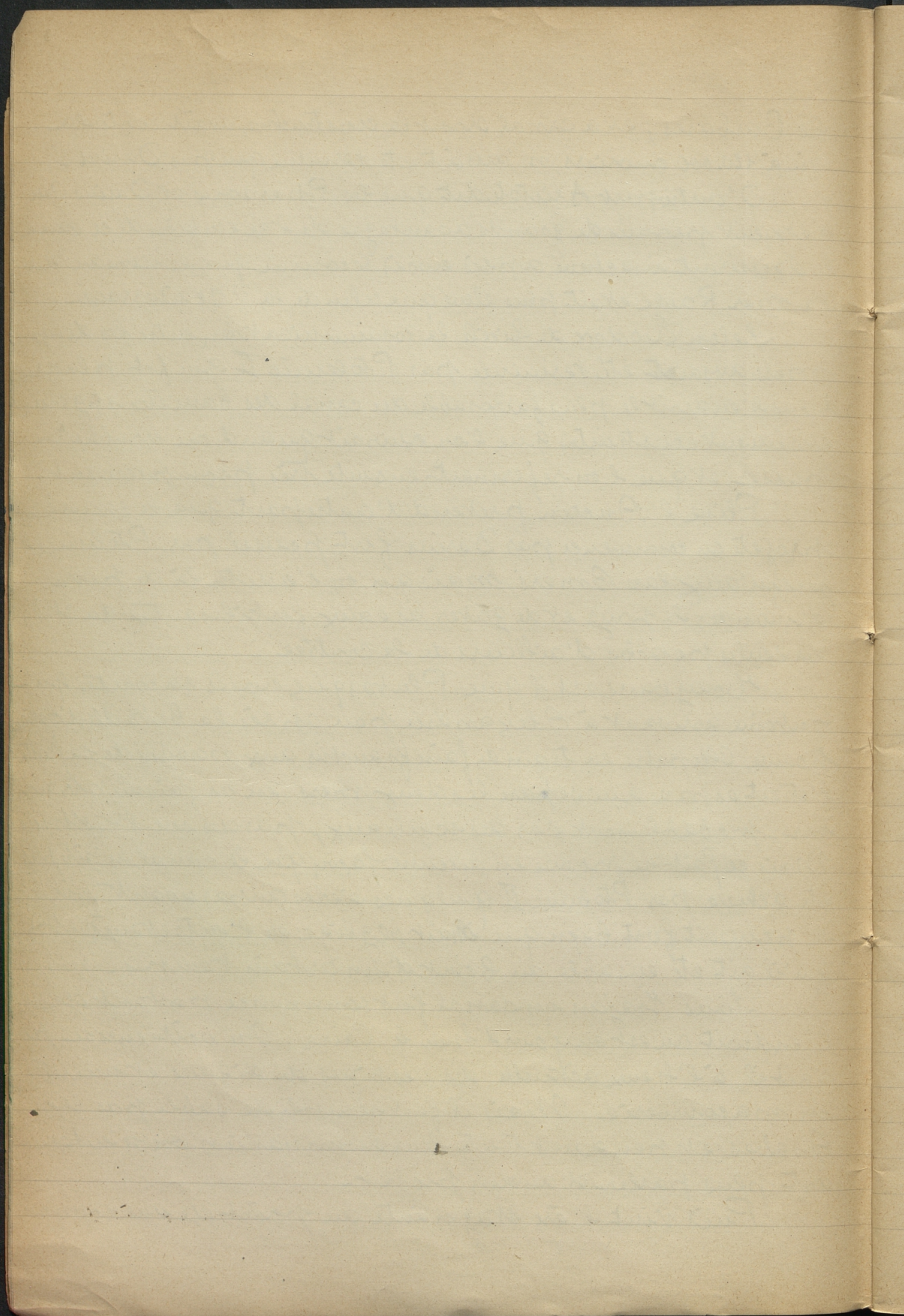
Selon Diodore de Sicile la communication entre les deux mers aurait été terminée par Ptolemée II qui fit placer dans l'endroit le plus favorable du canal des barrières ingénieusement construites que l'on ouvrait quand on voulait passer et que l'on refermait ensuite très promptement.

Pline l'Ancien prétend d'autre part que le canal projeté ou commencé par Darius fut poussé par Ptolemée II jusqu'aux lacs Amers, mais qu'on s'arrêta là de peur d'inonder le pays et de gâter les eaux fertilisantes du Nil, les seules potables d'ailleurs de la contrée -

Toujours est-il que Plutarque nous raconte qu'Antoine arrivant à Alexandrie peu après la bataille d'Actium trouva Cléopatre en train de faire franchir aux navires de sa flotte l'étroit espace qui sépare les deux mers, en les faisant traîner, probablement sur des rouleaux, par dessus l'Isthme. Mais ce fait ne prouve en aucune façon que le canal n'ait pas été achevé par Ptolemée II quelques siècles auparavant: il se pouvait fort bien qu'il ait été négligé de l'entretenir et qu'il ait été ensablé au bout d'un certain temps -

Sous Trajan un canal fut commencé partant de l'endroit où est aujourd'hui le Caire. On voit encore, paraît-il, à l'heure actuelle, des vestiges de digues et murs en maçonnerie. Mais il fut rempli de sable par les Arabes et pendant toute leur domination on n'entendit plus parler d'aucun projet -

Puis vint l'ère stagnante au point de vue commer

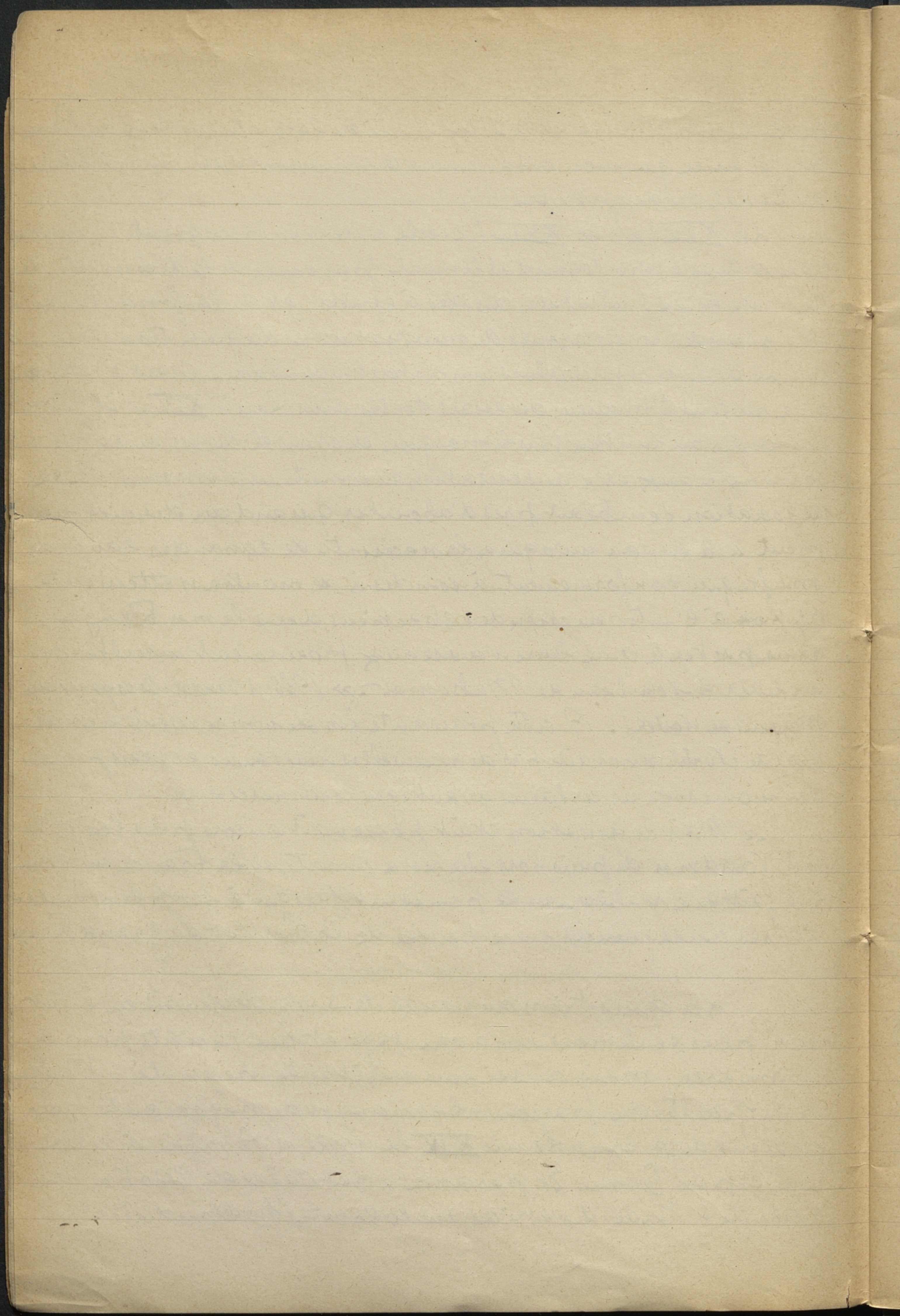


cial du moyen âge et la découverte de la route du Cap de Bonne Espérance qui momentanément diminuèrent beaucoup l'intérêt du Canal des deux mers.

Le XVIe et le XVIIe siècle virent la prospérité commerciale se développer formidablement par suite de la découverte, de la mise en exploitation des îles à épices, et de la fondation des grandes compagnies de navigation. La question du Canal de Suez reprit alors un intérêt nouveau. C'est à Colbert que revient l'honneur des essais tentés sous Louis XIV. Il fit demander au Sultan par le marquis de Noitel des avantages commerciaux et l'autorisation de construire un canal. La négociation semblait près d'aboutir quand au dernier moment « le divan invoqua la nécessité de demander l'avis du mufti qui conformément à son désir, se montra nettement opposé à l'introduction des chrétiens dans la mer Rouge, sous prétexte que leurs vaisseaux pourraient insulter ou enlever le tombeau de Mahomet. » (Albert Vandal : les voyages du Marquis de Noitel). A cette plaisante fin de non recevoir le marquis de Noitel répondit par de nouvelles instances et nous pûmes du moins obtenir certains avantages commerciaux.

« Mais la question était posée, dit encore plus loin Albert Vandal, » depuis lors elle resta ouverte et la France moderne n'a fait que réaliser en la poussant jusqu'à ses plus audacieuses conséquences une pensée de Colbert et du grand Roi. »

La question du canal de Suez devenait en effet non plus seulement un avantage et une facilité pour le commerce, mais aussi une véritable nécessité. Malgré la difficulté du parcours beaucoup de négociants préféraient déjà sous Louis XIV la voie d'Arabie à celle du cap de Bonne Espérance. Les cafés de Moka, les toiles de l'Inde, les épices des colonies hollandaises,



arrivaient à Suez, étaient transportées de là au Caire, d'où elles descendaient le Nil jusqu'à Alexandrie. Mais le rétablissement d'une nouvelle compagnie des Indes desservant uniquement le port atlantique de Lorient ralentit quelque peu les échanges par la voie de Suez.

Le XVIII siècle sans apporter de progrès à l'idée du canal contribua cependant à la populariser et à la faire envisager comme un projet réalisable par les écrits des publicistes. Volney qui avait visité l'Egypte écrivit un volume sur l'état du commerce de Suez et les avantages de la construction d'un canal qui eut un grand retentissement à l'époque de sa publication.

Survint la révolution et en même temps qu'elle un homme de génie et d'action Bonaparte que séduisaient toutes les questions d'intérêt pratique et de résultat grandiose. Ses vues sur le canal de Suez cadraient d'ailleurs admirablement avec la politique générale qu'il comptait suivre pour vaincre sa grande ennemie l'Angleterre : l'attaquer dans ses colonies d'abord en Egypte, puis dans l'Inde. C'est pendant l'expédition d'Egypte en 1798 que fut étudié d'après ses instructions le projet de réunion des deux mers. Il avait confié cette étude à un groupe de savants à la tête duquel était l'ingénieur des Ponts et Chaussées Lepère. Mais celui-ci, soit par erreur de calcul, soit à cause des difficultés nombreuses qu'il avait dû vaincre pour recueillir ses renseignements, trouva une différence de niveau de 9 m entre la Méditerranée et la mer Rouge. D'où obligation selon lui de construire un double canal montant et descendant avec système compliqué d'écluses. Pratiquement ce projet était donc à peu près irréalisable : il fut abandonné.

Les événements qui se déroulèrent en France par la suite et cet échec découragèrent un peu les initia-

tières Françaises - Entre temps un anglais Waghorn conçut le projet de faire passer les dépêches à destination de l'Inde par l'Egypte. Non soutenu dans son dessein par l'Angleterre, il eut cependant le courage de l'executer à ses risques et perils. A plusieurs reprises dans la même année, il vint chercher à Alexandrie des lettres pour l'Inde traversant l'Egypte à dos de chameau, descendant la mer Rouge dans de mauvais bateaux caboteurs et prouvant ainsi que même dans les conditions les plus defavorables les courriers arriveraient plus vite que par le Cap de Bonne-Esperance. La Compagnie du Canal de Suez a depuis fait elever un buste à la memoire de cet officier et a donné son nom à un des quais de la ville de Suez -

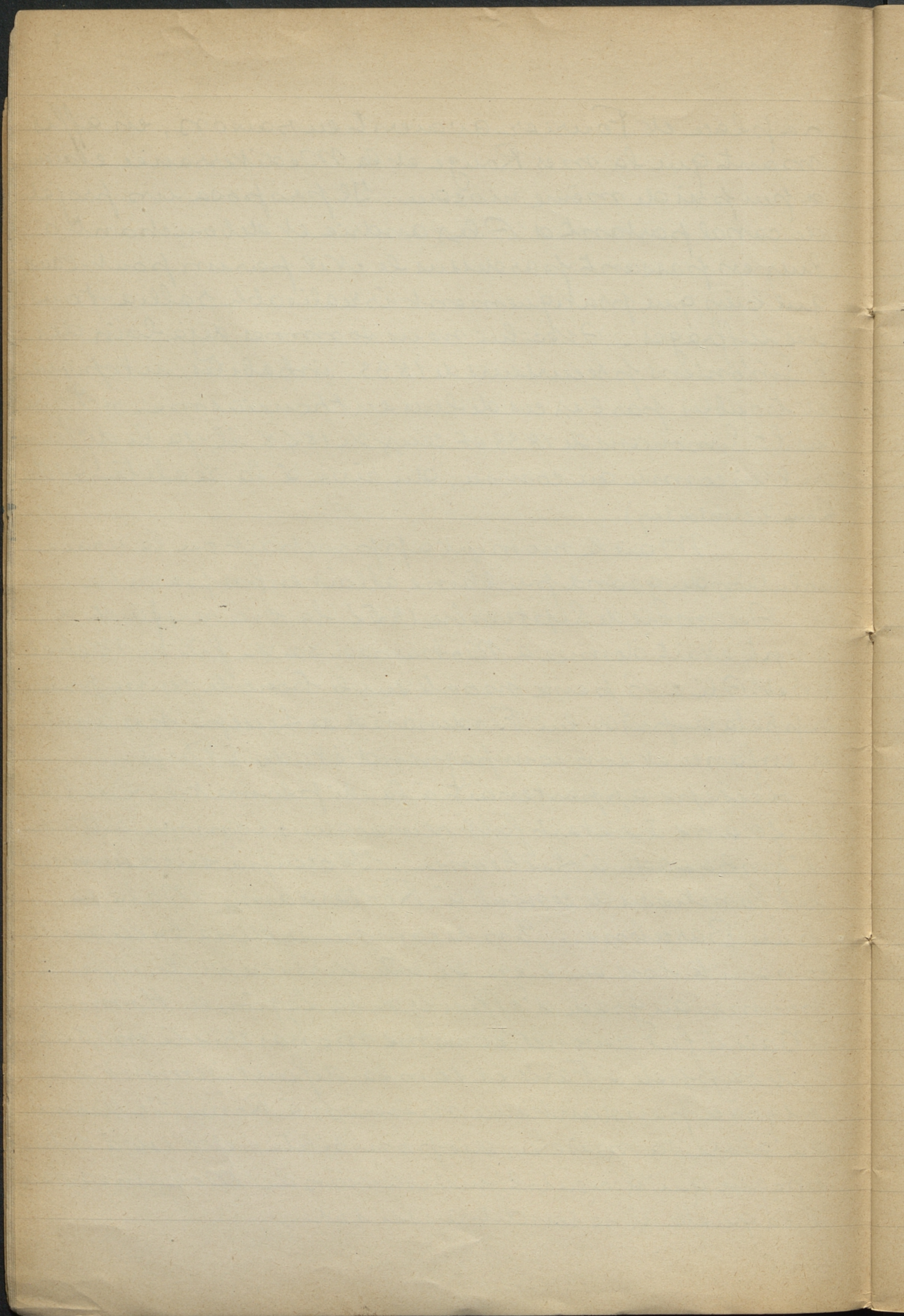
Le comte de St Simon, qui usa sa vie et sa fortune à poursuivre un plan de regeneration sociale par le travail avait inscrit dans son programme le percement de l'Isthme de Suez - Plusieurs de ses disciples, parmi lesquels le pere Enfantin deciderent de se rendre en Egypte en 1833 pour tenter d'accomplir cette grande oeuvre - Mais decouragés par les difficultes à vaincre et surtout l'idée erronée de la difference de niveau des deux mers, ils revinrent en France au bout de qques années. Toutefois les projets ne furent pas completement abandonnés et Michel Chevallier ecrivait encore dans la Revue des deux Mondes du 1er Janvier 1844 « L'Isthme de Suez se presente sous l'aspect le plus avantageux pour le creusement d'un canal - » En 1846 les St Simoniens fonderent une societé d'etude qui delegua quelques uns de ses membres pour verifier le nivellement de l'Isthme de Suez - Paulin Talabot - le futur createur de la compagnie de chemin de fer P.L.M. - publia le rapport de ses operations en 1847 qui prouvaient que

Laplace et Fourier avaient eu raison, en affirmant que la mer Rouge et la Méditerranée étaient à peu près de même niveau. Il proposa un projet de canal partant d'Alexandrie et débouchant à Suez en passant par dessus le Nil par un pont-canal, qui bien que pratiquement irréalisable rallia tous les suffrages. Avec lui nous sommes déjà loin des St Simoniens précurseurs de 1833, inhabiles, utopiques, et troublés par l'excès de leur enthousiasme. « Entre les St Simoniens de 1833 et ceux de 1848, il y a la différence de l'inconnu au connu, du rêve à la réalité » (Charles-Roux : le canal de Suez)

Mais le moment approchait où la vraie solution du grand problème allait enfin paraître.

Au mois de Septembre 1852 la vice royauté d'Egypte était donnée à Mohamed Saïd, fils de Méhémet-Ali. A peine monté sur le trône le jeune prince appela auprès de lui Ferdinand de Lesseps son ami d'enfance et son compagnon d'études à Paris.

Lesseps appartenait à la diplomatie. Dès l'âge de 20 ans il s'était fait remarquer comme attaché d'ambassade à Lisbonne. Il occupa successivement les fonctions de consul à Rotterdam, Malaga, puis Barcelone. En récompense de sa brillante conduite lors du siège de cette dernière ville il fut promu au grade d'officier de la Légion d'Honneur. Mais il fut dénoncé comme monarchiste en 1848 fut rappelé à Paris et tomba définitivement en disgrâce pendant une mission à Rome. Il demanda alors sa mise en disponibilité ; et c'est à cette époque qu'il reçut l'invitation de Mohamed-Saïd, à laquelle il se rendit aussitôt.

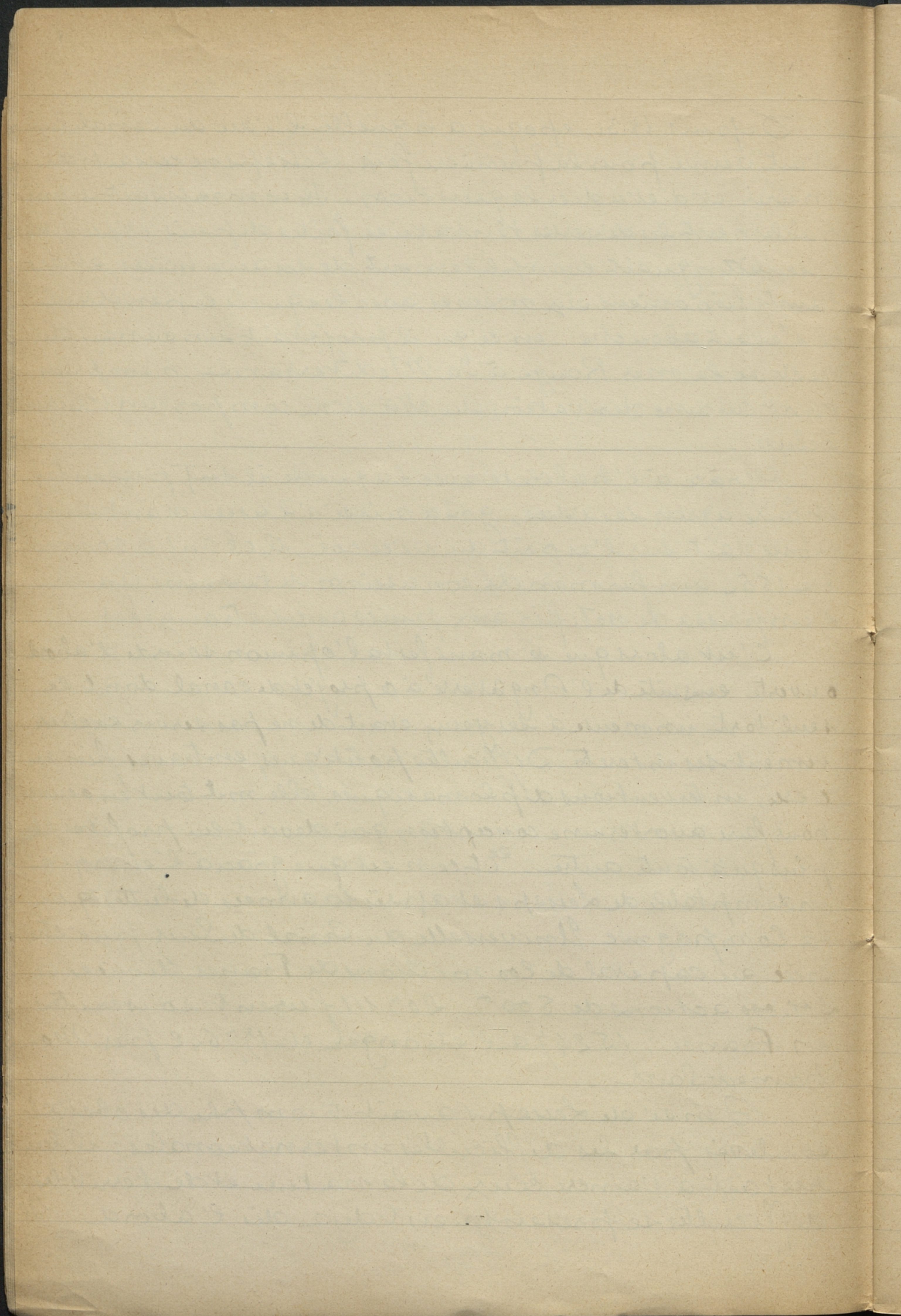


Depuis 1831, époque à laquelle l'idée du canal lui était venue pour la première fois, Lesseps ne cessait de murir et d'étudier la question. Il connaissait admirablement les diverses tentatives faites depuis Nécos, mais il se distinguait complètement de ses devanciers, et des Saints Simoniens eux mêmes avec lesquels cependant il s'était abouché, en ce qu'il projetait un canal direct de la mer Rouge à la Méditerranée n'empruntant aucune dérivation du Nil et ne comportant aucune écluse.

Grâce à l'habileté avec laquelle il sut présenter et faire agréer ses idées, grâce aussi à l'ascendant qu'il possédait sur l'esprit du vice-roi, il obtint le 30 novembre 1854 un firman de concession de terrains qu'il s'empressa de notifier aux puissances étrangères.

C'est alors que se manifesta l'opinion sourde d'abord ouverte ensuite de l'Angleterre à ce projet de canal dont le seul tort immense à ses yeux était de ne pas servir exclusivement ses intérêts. Difficultés politiques, entraves financières, interventions diplomatiques, elle mit tout en oeuvre pour faire avorter une conception qui devait lui profiter plus qu'à toute autre. Et ce n'est que grâce à l'énergie indomptable de Lesseps et après 10 années de luttes que la Compagnie Universelle du Canal de Suez put être créée au capital de 200 millions de Francs divisés en 400.000 actions de 500ᶠ. 207.111 furent souscrites en France, 15247 à l'étranger et 177642 par Mohamed-Saïd.

Ainsi de Lesseps avait triomphé des obstacles soulevés par les difficultés internationales; il lui restait à vaincre ceux de la nature et de terribles difficultés se présentaient déjà dès l'abord. Il



n'y avait pas un arbre, pas un brin d'herbe dans ce pays brulé par le soleil ; les approches en etaient particulierement difficiles, la plage offrant une pente insensible obligeant les navires à déposer leur chargement loin du bord - Pour toute ressource alimentaire, le poisson des lacs vaseux - L'eau potable n'existait pas c'était le desert dans la plus complete acception du mot -

Envisagée au point de vue geologique, l'isthme est comme la basse et la moyenne Egypte de formation tertiaire ; le relief est fort peu accusé - Vers le milieu de l'Isthme une elevation ne depassant pas 18m El Guisr - au nord des lagunes formées par les debordements du Nil, une depression à peine sensible la terre de Gessen, qui a occupé une place importante dans l'histoire des Hebreux. Sur l'autre versant d'El Guisr formant l'extremité de la vallée, une cuvette assez vaste au trois quart dessechée le lac Timsah - Plus au Sud une dépression contenue entre les monts Geneffé et les premiers contreforts du Sinai, les lacs Amers. Au dela vers Suez, au point ou s'accomplit, dit on, le très miraculeux passage de la mer Rouge par les Hébreux sous la conduite de Moïse existe un faible seuil qui a decidé à une epoque recente la separation de la mer Rouge et des lacs Amers. Telle etait dans ses grandes lignes la contrée à travers laquelle on allait creuser le canal. Au point de vue technique elle ne presentait que des obstacles ordinaires dont l'art de l'ingenieur pouvait avoir facilement raison -

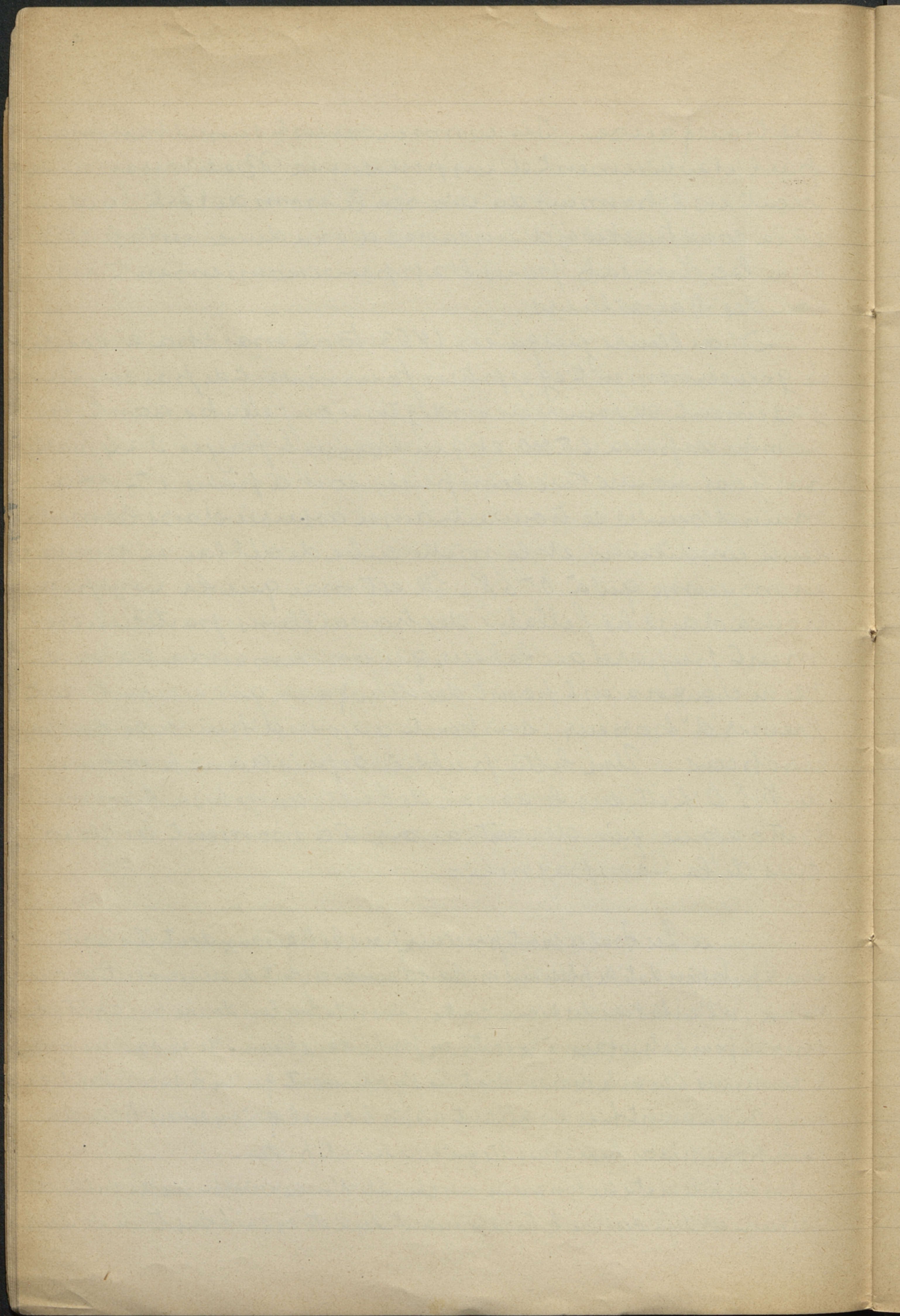
Alors commença l'organisation du travail. Mougel Bey et Linant-bey furent placés à la tete

des travaux. Ils commencèrent simultanément par l'établissement d'un port sur la Méditerranée qui reçut en l'honneur du vice roi le nom de Port Saïd - et la construction d'un canal d'eau douce entre le Nil et le lac Timsah pour l'approvisionnement en eau des travailleurs.

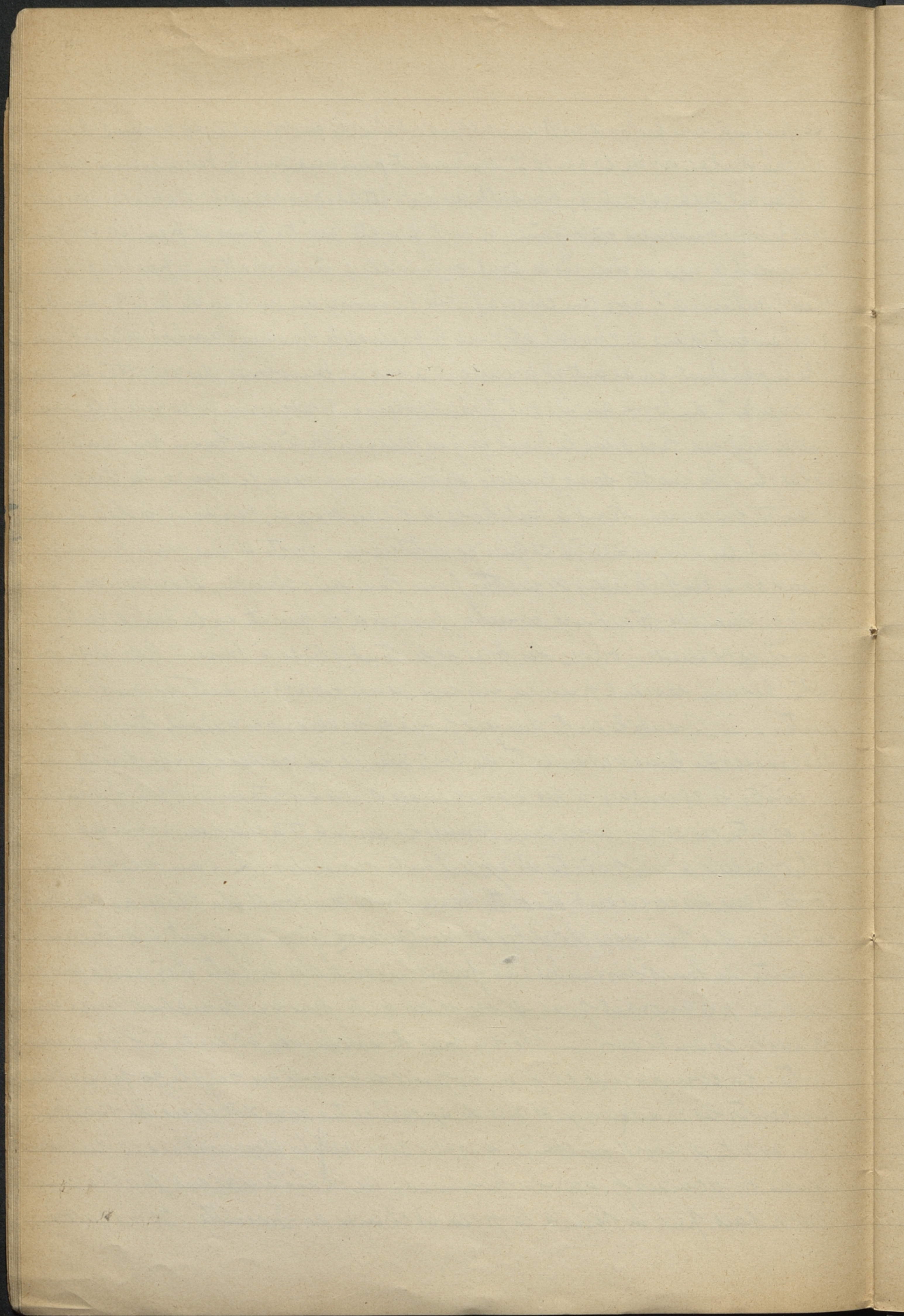
D'ailleurs jusqu'en 1863 tout marcha à souhait. Le gouvernement égyptien fournissait de par son engagement des ouvriers indigènes ou fellahs dont le nombre dépassa 25.000 et qui étaient payés 3 à 4 piastres par jour, nourriture comprise, soit à peine 1f. La main d'oeuvre se trouvait ainsi assurée dans les meilleurs conditions et le mètre cube de déblai ne revenait en moyenne qu'à 0f 68. Il est vrai que la Compagnie trouva dans les fellahs des travailleurs particulièrement préparés au labeur qu'on demandait d'eux. Ils ne craignaient point des travaux qui eussent fait frémir d'horreur, surtout aujourd'hui, nos ouvriers européens. Une lettre publiée depuis dans le volume de Mr O. Ritt sur le canal de Suez montrera bien le pittoresque que devaient avoir à ce moment les chantiers de la Compagnie :

« Les Arabes sont précieux pour les travaux dont il s'agit. Leur réputation date de plusieurs milliers d'années en fait de creusement de canaux, et l'entretien des digues contre l'inondation leur donne une aptitude spéciale pour les travaux à exécuter en partie dans l'eau. Je ne saurais mieux te donner une idée de la manière dont ils s'y prennent qu'en te racontant ce que j'ai vu avant hier en allant visiter le canal qu'on est en train de faire pour placer les dragues dès qu'elles seront prêtes.

Sur un kilomètre de longueur un chenal d'une vingtaine de mètres de largeur est déjà dessiné le terrain ayant déjà été excavé sur toute sa surface



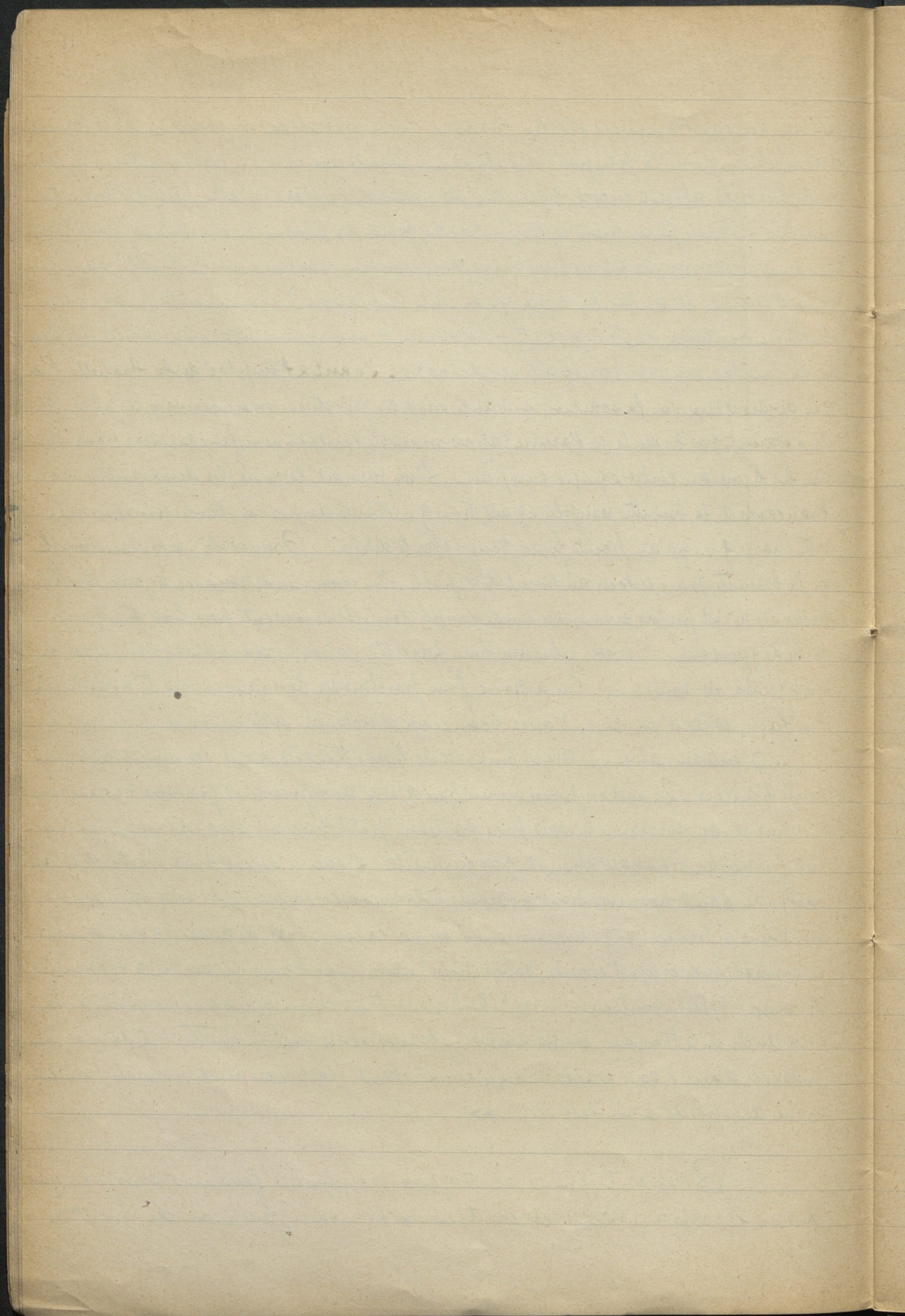
« jusqu'à une profondeur d'une cinquantaine de centimètres; et comme le niveau du lac est de 20 ou 30 cm seulement plus bas que le terrain en ce moment le travail déjà exécuté a, par suite des infiltrations rempli d'eau ce chenal. Nos braves ouvriers indigènes n'ont pas été arrêtés pour si peu et voici comment d'eux mêmes ils se sont organisés: ils se mettent par files perpendiculaires à l'axe du chenal. Les hommes au milieu de la file sont justement dans le chenal et ont le pied et le bas des jambes dans l'eau. Ils se penchent en avant et prennent à même leurs bras des mottes de terre provenant du fond, qu'ils ont préalablement retourné avec une pioche carrée appelée fass dans le pays et qui ressemble à une houe un peu courte et large. Ces mottes sont passées de main en main jusqu'à la berge, où d'autres hommes, tout à fait hors de l'eau ceux ci, tendent le dos en se croisant les bras en arrière ce qui constitue une hotte d'un genre primitif. Quand on a empilé assez de mottes pour faire une charge, l'individu se met en marche toujours courbé jusqu'à la limite extrême de la berge: alors il se redresse, ouvre les bras et le tout glisse à terre. Après quoi notre homme revient prendre un nouveau chargement et ainsi de suite. — Inutile de te dire que pour ce métier original tous se sont débarrassés de leurs vêtements de sorte que je ne conseillerais pas de faire visiter le chantier à des voyageuses s'il s'en trouvait par hasard. Par contre ces corps noirs aux formes et aux attaches remarquables offriraient à un peintre d'excellents modèles. L'eau verdâtre et la boue découlant de cette terre prise au fond du chenal zèbrent la peau des parures diables de ruisseaux qui suivent les mouvements de leurs membres et produisent des effets bizarres qu'on ne s'expliquerait pas si on n'avait pas vu fonctionner un pareil chantier. — Ne va pas t'exclamer et crier à l'inhumanité: la compagnie et l'entreprise n'ont rien négligé pour faire exécuter les travaux dans d'excellentes conditions de salubrité. On avait d'abord installé sur des chevalets des madriers sur lesquels on voulait placer les hommes; de là ils auraient pioché le fond puis pris la terre à la pelle et chargé en brouette. Je ris encore »



« en pensant aux essais des Arabes vis à vis de ces systèmes absolument nouveaux pour la plupart d'entre eux. Tant qu'il ne s'agissait que de pioches cela allait encore, bien qu'ils eussent préféré n'être pas si haut perchés. Mais pour bien se servir de la pelle la chose a été plus laborieuse. Les uns ne donnaient pas l'inclinaison voulue relevaient la pelle sans rien dessus; d'autres la chargeaient trop et ne pouvaient plus la relever ou bien la brisaient; et dans le chargement de la brouette plus de la moitié du jet tombait en dehors. Quant à l'emploi de la brouette j'ai vu de mes yeux vu la solution suivante adoptée par trois manoeuvres arabes (et ils n'étaient pas les seuls je t'assure) après maintes tentatives infructueuses pour suivre les leçons du chef d'équipe européen. L'un prenait la roue, les deux autres les brancards de la brouette remplie et nos trois gaillards de porter triomphalement cette charge jusqu'au point fixé pour jeter le déblai. Arrivés là, retournement de la brouette puis retour au point de départ. Tu comprends qu'avec de pareilles habitudes ils aient préféré revenir au mode simple dont ils se servent pour leurs travaux d'endiguement. Au surplus un bain par cette saison et dans l'eau salée n'est ni désagréable ni malsain. On a donc fini par laisser les manoeuvres travailler à leur façon et ils s'en tirent avec beaucoup d'activité et d'entrain.

« D'entrain ah oui! Ils chantent ils barbottent ils rient en montrant leurs dents blanches. Quand on passe au milieu d'eux ils ne perdent pas une occasion de vous rendre service. J'étais hier dans un petit bachot et j'essayais de pénétrer jusqu'au bout du chenal par curiosité. L'eau n'étant pas partout aussi profonde 6 ou 8 hommes sont accourus à la rescousse laissant là leur tâche, et se sont mis à pousser vigoureusement l'embarcation. Sorti de presse je crus devoir récompenser ce coup d'épaule par la distribution de quelques piécettes à chacun d'eux. Malencontreuse idée! Oubliant tout dans leur ravissement de ce bakchich inattendu, voilà mes six braves aides qui se mettent à sauter de plaisir dans l'eau vaseuse: en un instant j'étais criblé de mouchetures de boue des pieds à la tête.... »

Bientôt plus de 50.000 hommes furent employés dans les chantiers et on travailla de jour et de nuit.

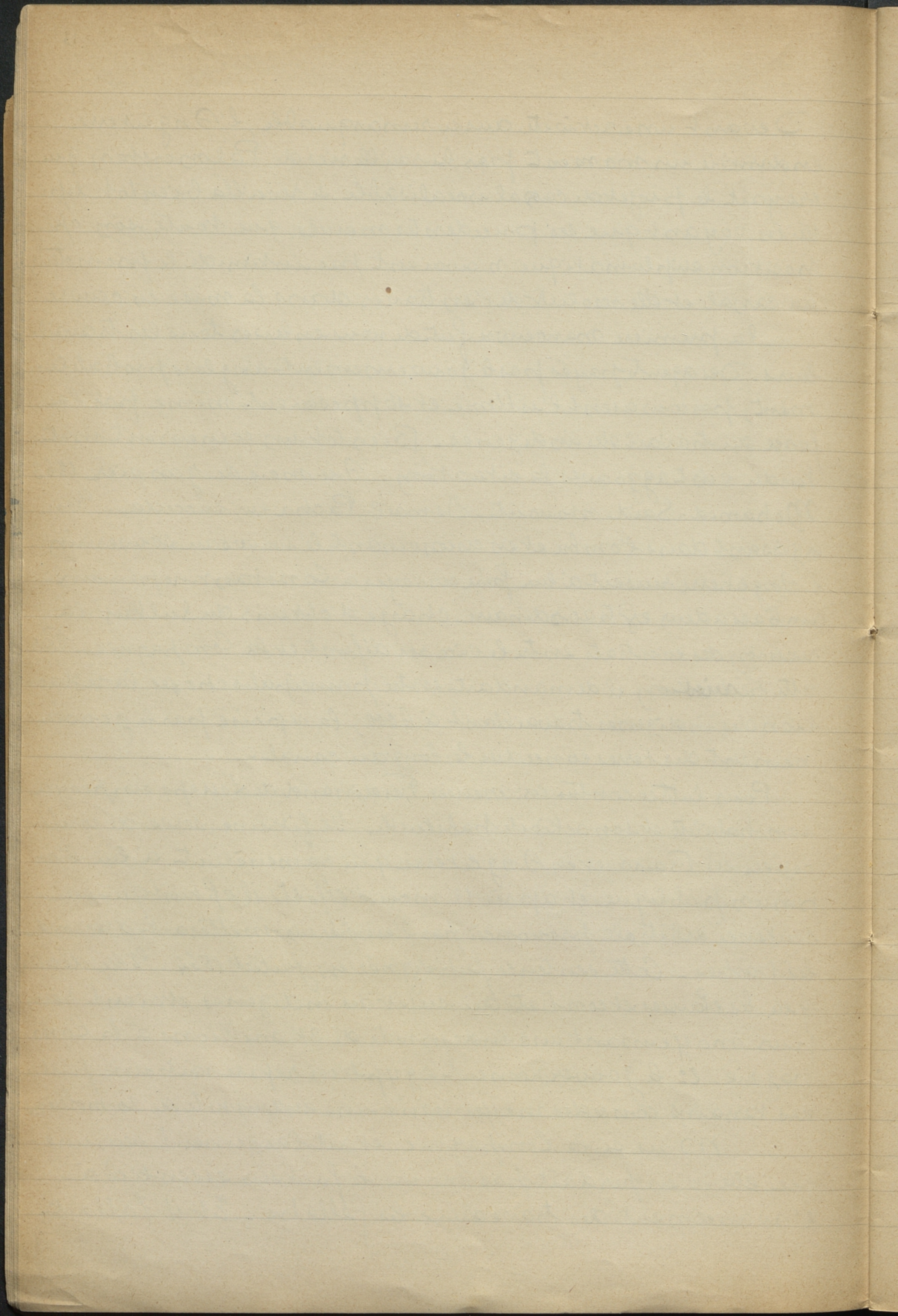


Devant une activité aussi remarquable, l'Angleterre, endormie un moment par les saillies de Palmerston qui croyait le projet de canal irréalisable se réveilla bientôt dépitée en voyant que ses précédentes menées, que toute son opposition diplomatique n'avaient pas intimidé le promoteur du canal et elle résolut de l'entraver dans la mise en oeuvre.

La première manoeuvre fut de nous enlever tous les travailleurs. Des agents, payés par le gouvernement anglais probablement, parcouraient l'isthme et s'opposaient même par la force au travail des indigènes. Bientôt un événement inattendu vint aggraver la situation. Au mois de janvier 1863 Mohamed-Saïd mourut. Ismaïl-Pacha lui succéda. En agissant dans l'ombre et en circonvenant le nouveau souverain l'Angleterre réussit à lui faire envoyer à Constantinople un ambassadeur extraordinaire chargé d'obtenir du Sultan la révision des contrats entre le vice roi défunt et la Compagnie. Par cette révision il demandait entre principales choses la réduction des indigènes travaillant à 6.000, la reprise par le gouvernement des terres concédées le long du canal.

Pour lutter contre ces menées Ferdinand de Lesseps employa son habileté et son activité habituelle. Il fit une série de conférences en France et en Angleterre qui ramenèrent à lui l'opinion publique et après 18 mois d'efforts il obtint qu'une sentence arbitrale prononcée par l'empereur mettrait d'accord les parties. Cette sentence fut signée en juillet 1864. Elle décida que les clauses et contrats au sujet des indigènes étaient rompus moyennant une indemnité de 38 millions à la Compagnie. 2° le gouvernement égyptien reprenait une partie des terrains concédés moyennant une indemnité de 30 millions.

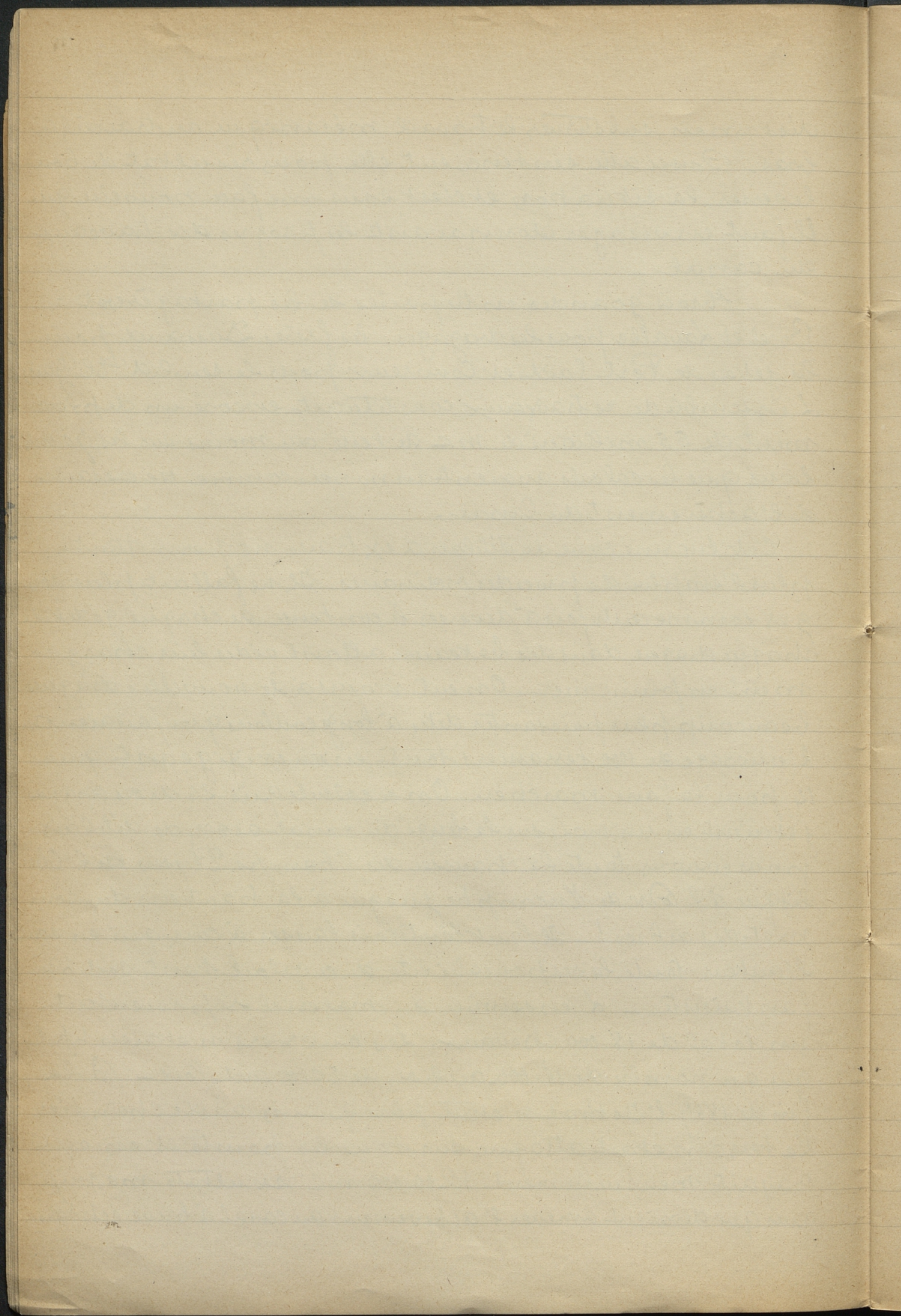
Mais si la Compagnie était largement rémunérée elle n'en perdait pas moins le facteur essentiel à l'avancement des travaux les fellahs. Et il fallait



d'ouvriers substituer le travail mécanique au travail à bras. Aussi cette rentrée eut elle pour résultat de bouleverser la situation et c'est sous une face nouvelle qu'il faut envisager dorénavant les progrès des travaux du canal -

Trois grandes entreprises se les partagèrent : Borel et Lavalley pour les dragages, les frères Dussaud pour les jetées de Port Saïd et Couvreux pour le seuil d'El Guisr. L'ensemble de ces travaux constituait encore un déplacement de 55 millions de m.c de terre au moins sur les 70 millions que les calculs avaient annoncés comme nécessaires à l'achèvement du Canal -

Cet énorme cube de déblais à extraire ne permettait plus l'emploi de procédés ordinaires. Il ne fallait plus songer comme autrefois à déverser le contenu de chaque godet de chaque drague dans des bateaux allant vider leur chargement en pleine mer. On eut recours à de nouvelles dragues beaucoup plus puissantes dites à longs couloirs qui faisaient l'ouvrage de 1000 terrassiers tout en n'en exigeant que 14 pour la faire marcher. On a calculé que 24 de ces dragues jetaient en un mois sur la berge du canal assez de déblais pour couvrir toute la chaussée des Champs Elysées de l'Obélisque à l'Arc de Triomphe jusqu'à la hauteur du sommet des arbres ! - Il faut toutefois laisser à ceux qui en sont l'auteur toute la responsabilité de ce calcul tant soit peu fantaisiste - L'ensemble du matériel représentait un total de 18.000 Chevaux. Les ouvriers n'étaient plus qu'au nombre de 16.000 au lieu de 50.000 autrefois - A la fin de 1867 l'Isthme n'était plus qu'un vaste chantier. Le terrain était attaqué sur tous les points et on extrayait mensuellement 1.200.000 mc résultats magnifiques qui devaient amener l'achèvement du canal à brève échéance.



Et pourtant l'opinion semblait se détacher de l'entreprise à propos d'un emprunt nécessité par les dépenses énormes de changement de matériel travaillant, et l'achèvement des derniers travaux. Cette fois ci la Compagnie put réunir à peine le tiers des millions demandés. Pour vaincre cette résistance Lesseps eut l'idée de recourir à l'appât des gros intérêts servis sous la forme attrayante de lots périodiques. Et le bon public français fasciné par l'espérance de gagner un gros lot, tira de son bas de laine la somme nécessaire pour couvrir l'emprunt. Il ne devait d'ailleurs pas s'en repentir plus tard.

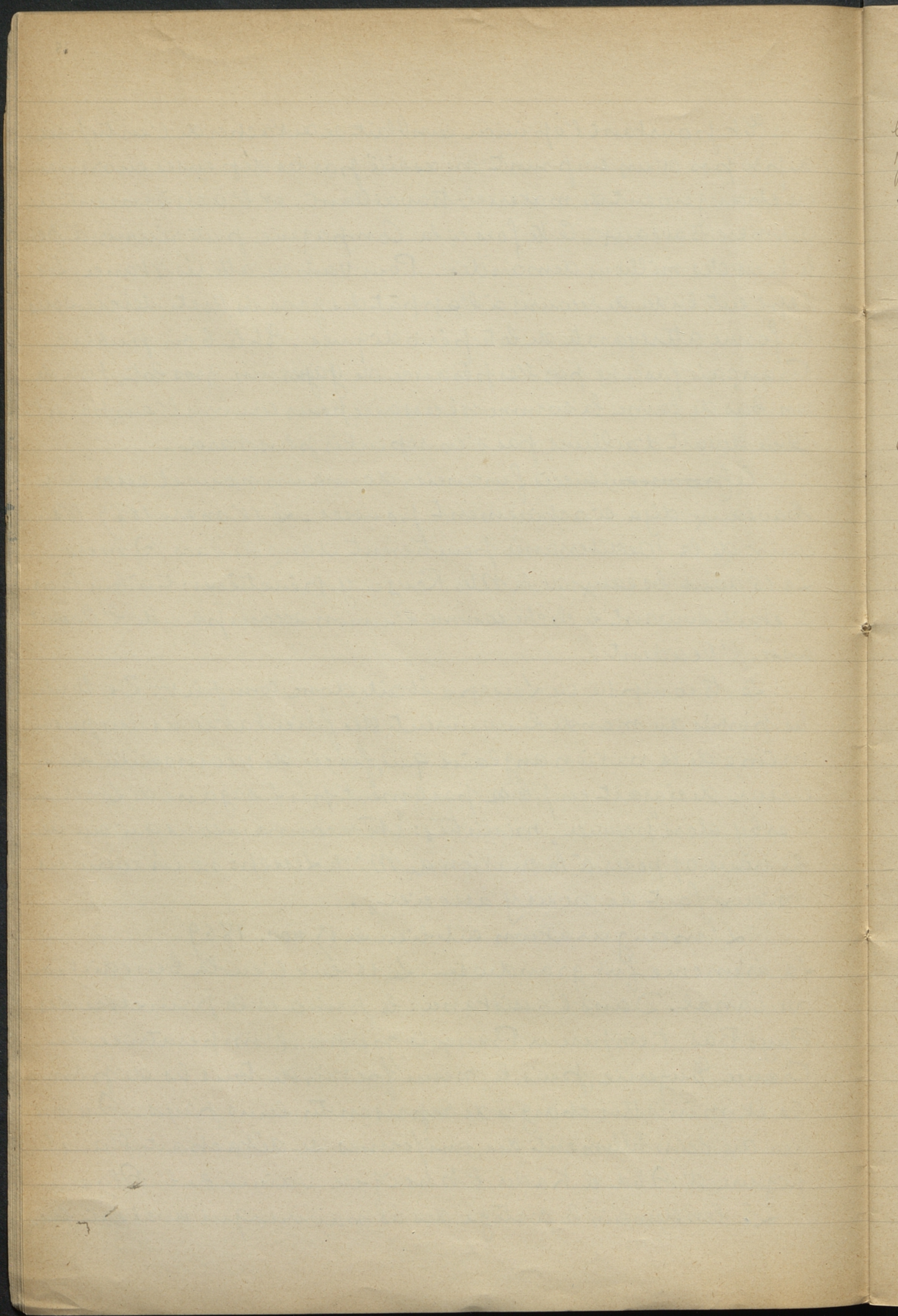
Ce ~~(nouveau)~~ succès financier donna un nouvel essor aux travaux déjà si activement poussés. Le 18 mars 1869 les eaux de la Méditerranée pénétrèrent dans les lacs Amers. Le 15 août les eaux de la Mer Rouge y pénétrèrent à leur tour. C'était suivant le cliché connu l'union accomplie de l'Orient avec l'Occident.

Le triomphe de Lesseps était donc complet. De toutes les parties du monde lui vinrent des félicitations empressées, même de la nation anglaise qui, forcée de reconnaître son erreur déclarait en plein parlement par l'organe de Lord Derby alors "premier" ministre: "Nous reconnaissons qu'au lieu de nous opposer à la création de Mr de Lesseps nous aurions mieux fait de nous y associer".

L'inauguration eut lieu le 17 nov. 1869

La cérémonie fut grandiose. Le 16 eut lieu la bénédiction du Canal. Dans l'assistance: le prince et la princesse des Pays Bas, l'empereur François Joseph, l'impératrice de France Eugénie, puis le menu fretin de tous les diplomates et ministres chargés de représenter leurs pays. Au milieu du scintillement des uniformes se détachait l'austère figure d'Abd el Kader l'héroïque vaincu de l'Algérie.

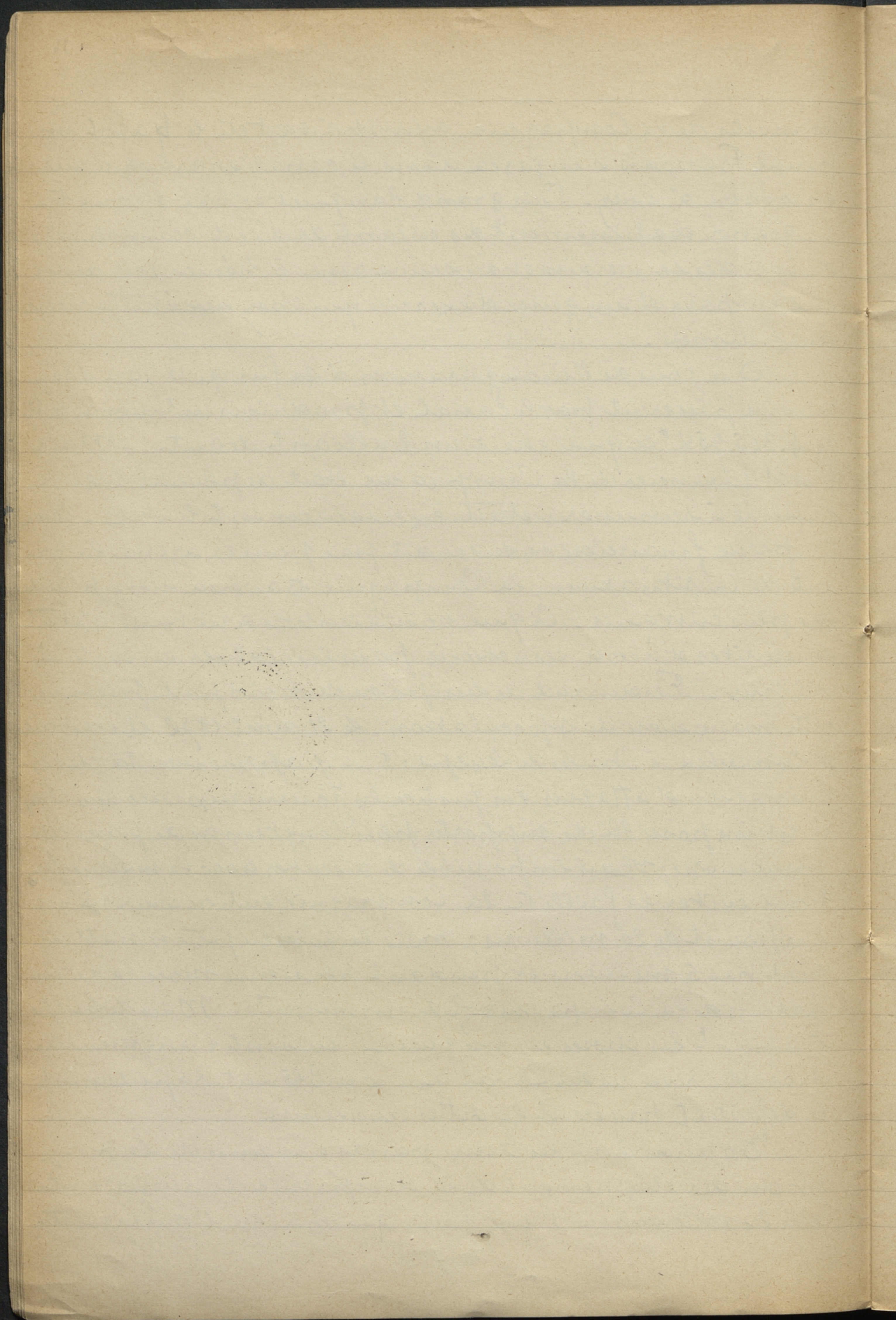
Le lendemain le cortège des 68 navires qui avaient ~~[illegible]~~



les invités de la Compagnie, ayant à sa tête le yacht impérial Français s'engagea dans le canal et arriva sans encombre à Suez. Puis grand banquet et bal monstre au grand ébahissement des enfants du désert scandalisés de voir des souverains et des souveraines se trémousser ainsi et s'emparer d'un genre d'exercice qui chez eux était réservé aux almées.

Du jour de l'inauguration à la fin de 1870 - 486 navires passèrent par le canal et produisirent une recette de £.345.758ᶠ ce qui était un brillant début. - Mais l'état financier de la Compagnie était déplorable et le capital à rémunérer était excessivement lourd. Comme la presse financière ne se gênait pas pour exagérer la gravité de la situation, la Compagnie traversa une période des plus critiques. Ce que voulaient les agioteurs c'était discréditer d'abord ses actions pour les réaliser ensuite à vil prix. Ferdinand de Lesseps ne se trompait pas sur cette manoeuvre de spéculation. Le 21 avril 1872 il écrivait d'Ismailia à Charles de Lesseps: "... j'approuve ta détermination d'attaquer en justice les journaux calomniateurs; il est impossible de supporter plus longtemps de pareilles manoeuvres; il est impossible de discuter avec la mauvaise foi." Pour éviter la faillite la Compagnie eut recours à un emprunt de 20 millions; mais la souscription n'atteignit pas 5 millions et pendant plusieurs mois la liquidation de la Compagnie fut imminente. Mais de Lesseps traînant les choses en longueur, survint l'augmentation des revenus du Canal qui comblèrent rapidement le déficit et payèrent les dettes anciennes.

Dorénavant les deux grands ennemis de la paix et du développement de la Compagnie de Suez vont être les actionnaires d'une part, qui malgré l'augmentation

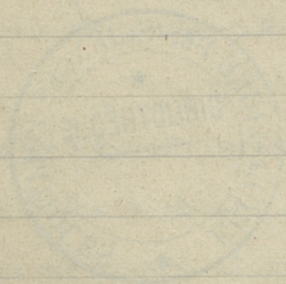


des recettes ne voient pas venir encore des dividendes - et les armateurs d'autre part qui tâchent d'obtenir des tarifs plus bas et des modes de perception différents -

La première difficulté importante fut la question du tonnage. Il y avait en effet trois sortes de tonnages applicables : notre tonnage brut national, basé sur un navire-type - et le système Morsoom qui tenait compte de la forme particulière de chaque navire et distinguait deux tonnages différents le "gross register tonnage" et le "nett register tonnage". Le premier comprenait la jauge du navire tout entier ; le second - pour les bateaux à vapeur - comprenait tout l'espace occupé par les marchandises, déduction faite des machineries et du combustible. Quel système allait on appliquer. De nombreux procès s'engagèrent à ce sujet. Une commission internationale se réunit à Constantinople le 6 octobre 1873 pour trancher ces litiges et décider du mode d'application de tonnage des navires. Le système du "gross register tonnage" fut accepté -

L'année 1875 nous réservait une désagréable surprise. Le Khédive Ismaïl qui dépensait trop se vit obligé de vendre ses actions de Suez - Il les avait proposées au gouvernement français qui hésita - Cependant un groupe de banquiers privés s'était formé et avait expédié un représentant en Egypte pour discuter du rachat, quand on apprit avec stupéfaction que les actions avaient déjà été rachetées télégraphiquement par Lord Beaconsfield sans même avoir consulté les Chambres qui vaquaient à ce moment. C'était pour l'Angleterre rentrer par un coup de maître de plein pied dans les affaires de la Compagnie en introduisant 10 anglais dans le Conseil d'Administration -

En 1882 la flotte Anglaise bombarde Alexandrie remporte la victoire de Tell el Kebir et l'Egypte est occupée



militairement par l'Angleterre seule. Dès lors les prétentions anglaises devinrent de plus en plus grandes et après ces évènements un changement dans le modus vivendi entre l'Angleterre et la France devenait nécessaire. Ferdinand de Lesseps alla à Londres pour tacher d'applanir les difficultés. A la fin de 1883 après trois semaines de luttes contre l'opinion anglaise, les armateurs et les milieux commerciaux, un projet connu sous le nom de "programme de Londres" fut signé par Charles de Lesseps, et ratifié non sans protestations par Ferdinand de Lesseps. Voici quels en étaient les points principaux.

1º Le nombre des administrateurs est élevé à 32 dont 10 doivent être anglais.

2º La Compagnie est tenue d'avoir une agence à Londres et un comité permanent consultatif composé de 10 administrateurs anglais.

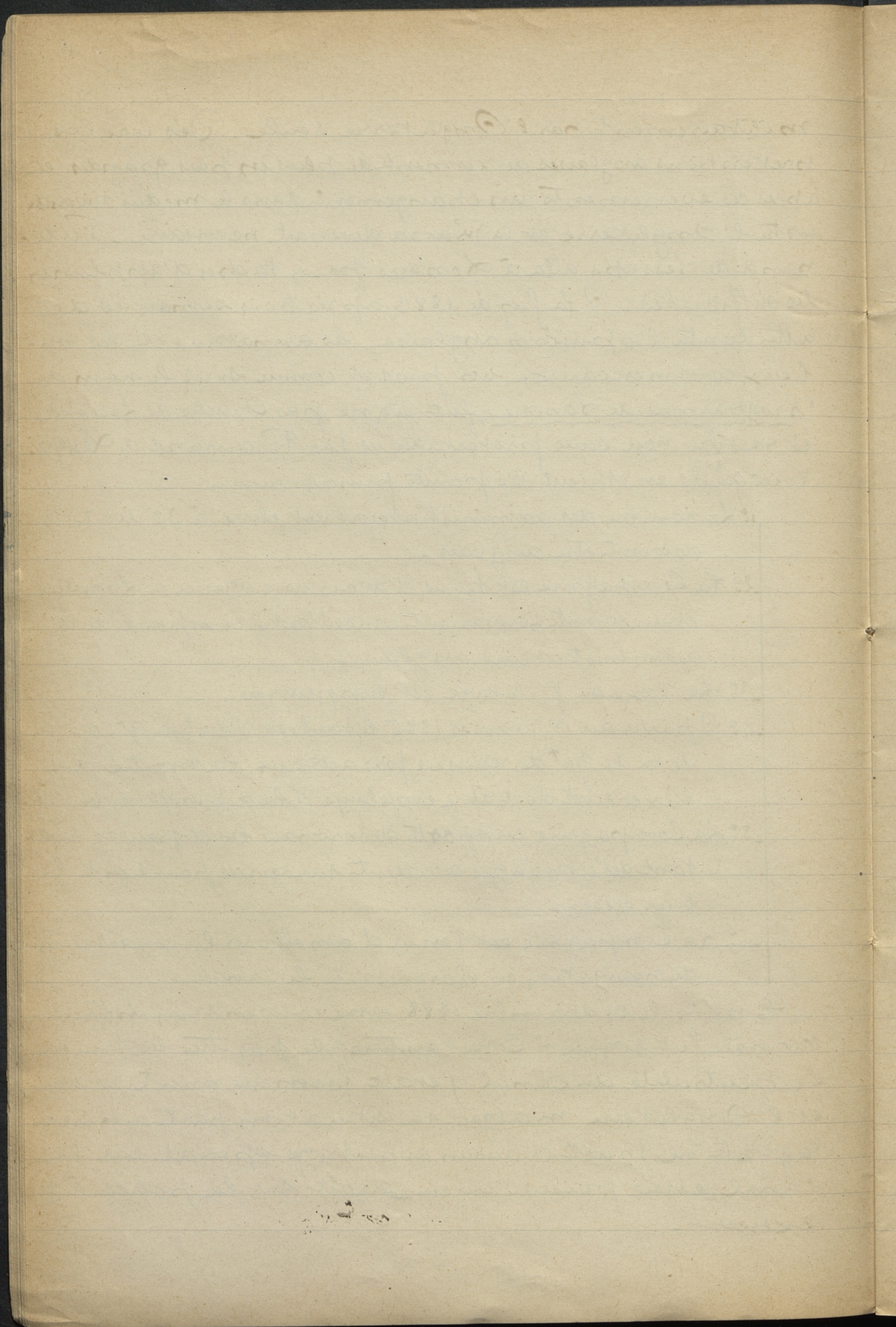
3º La taxe de pilotage est supprimée.

4º A partir du 1er janvier 1885 le tarif est réduit à 9f50. Au delà de 90f de revenus par actions, la moitié de l'excédent doit être employé à la diminution du tarif.

5º La Compagnie supporte désormais les dépenses résultant des échouages accidents survenus pendant la traversée.

6º La Compagnie est tenue d'améliorer les conditions de navigation en élargissant le canal.

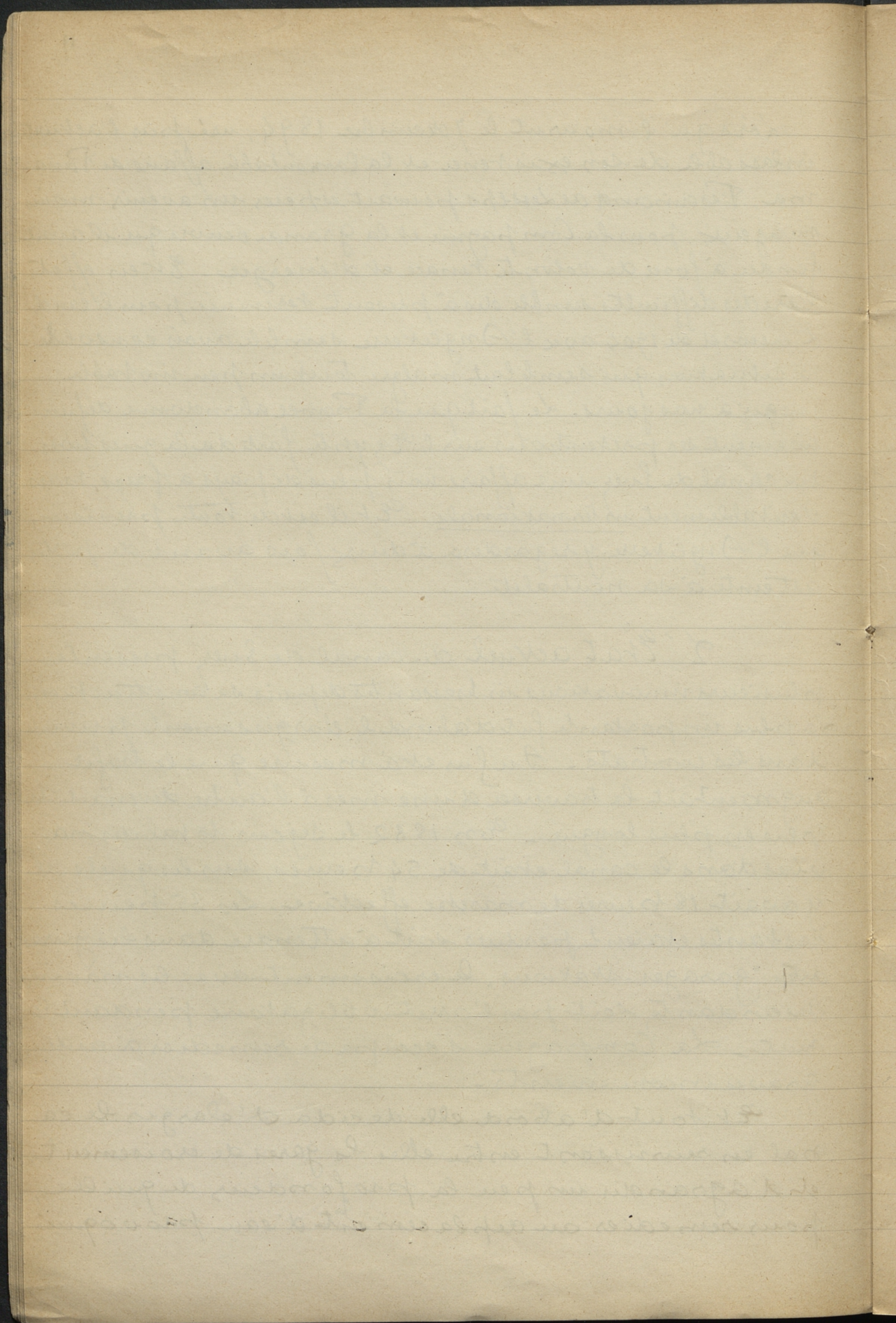
Enfin le 21 décembre 1888 une convention internationale fut signée à Constantinople par ttes les puissances. La neutralité du canal y était formellement reconnue et l'Angleterre malgré sa situation particulière en Egypte ne jouit d'aucun avantage spécial sur le canal et ne possède aucun droit sur la police à y exercer.



Lorsqu'il mourut le 7 décembre 1894, usé par l'activité inlassable de son existence et la lamentable affaire de Panama, Ferdinand de Lesseps pouvait espérer un avenir moins nuageux pour la Compagnie et la grande oeuvre qu'il avait fondée à force de volonté tenace et d'énergie. Et en effet l'ère des difficultés semble dès à présent terminée pour le canal. L'accord de 1904 avec l'Angleterre semble avoir consolidé sa situation qui semblait malgré tout un peu instable jusqu'à nos jours. Le fait que la France abandonne définitivement ses prétentions sur l'Egypte fait de la question du canal de Suez une affaire non plus de pays à pays, mais véritablement internationale. Et il est de toute prévision que l'Angleterre y regardera à deux fois avant de porter atteinte à sa neutralité.

L'Etat actuel du canal de Suez présente plusieurs innovations intéressantes depuis sa construction. La plus importante fut d'abord l'élargissement prévu dans les contrats. Au fur et à mesure que le trafic augmentait la traversée d'une mer à l'autre devenait de plus en plus longue. En 1882 le séjour total des navires dans le canal était de 54 heures, sur lesquels il y avait 18 heures de marche effective. Les 35 heures restantes étaient perdues soit à attendre dans les gares dites "garages-stations" le croisement avec les navires descendants, soit par l'arrêt obligatoire pendant la nuit. La Compagnie s'occupa de remédier à ces deux graves inconvénients.

Et tout d'abord elle décida d'élargir le canal en réunissant entre elles les gares de croisement, et d'agrandir un peu la profondeur de quille, pour remédier au déplacement d'eau provoqué



par le croisement de deux navires qui obligeait l'un d'eux à s'arreter et à se faire amarrer à des pieux fixés sur la berge. Un emprunt de 100 millions fut souscrit pour couvrir les depenses. Les travaux terminés en 1898 donnèrent au canal une largeur de 37 mètres

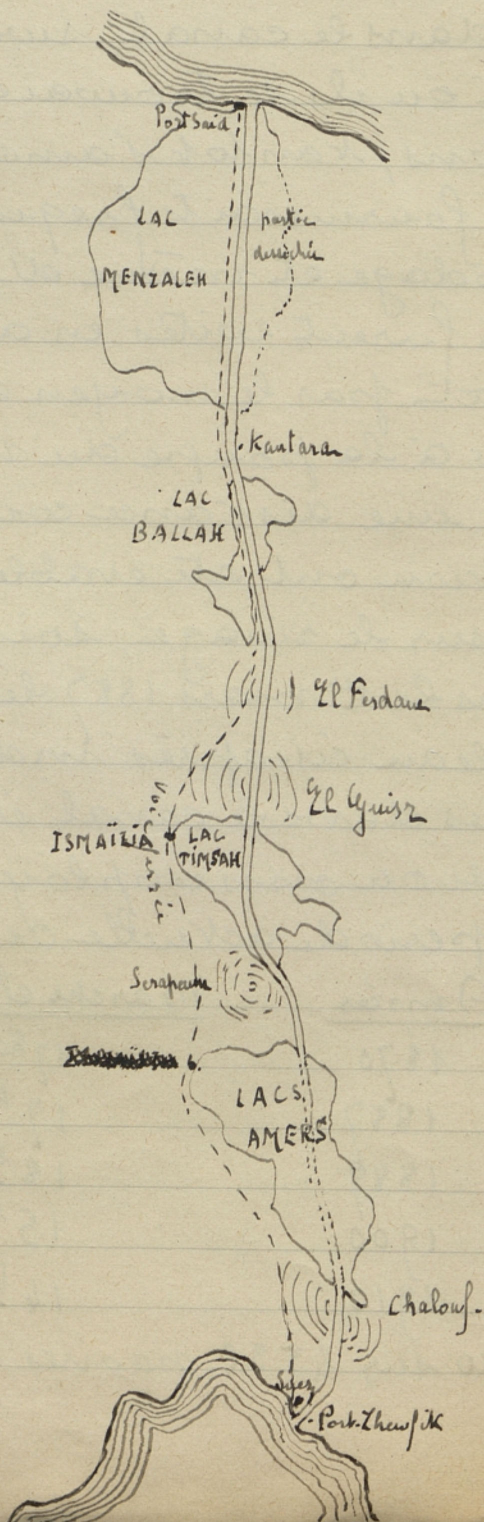
L'arrêt de nuit avait de nombreux inconvenients. Port-Saïd etait encombré dès l'aube par de nombreux batiments attendant le passage – Les navires engagés dans le canal, surpris par la nuit s'arretaient là ou ils se trouvaient, tantot dans les gares-stations, tantot s'amarrant au pieux de la berge ce qui fournissait frequemment des occasions d'abordage et même d'echouage. Ces inconvenients furent evités en assurant la navigation de nuit par le moyen de projecteurs puissants placés à la poupe du navire et éclairant sa marche à une distance considerable. – Des feux de direction ont ete etablis sur tout le parcours, soit sur le rivage, soit sur des bouées flottantes. Depuis le 1er mars 1887 le passage de nuit est autorisé. Le tableau ci-après indique la durée de sejour des navires dans le canal et permet de comparer la periode ou on n'employait pas la lumière electrique et la periode actuelle ou on l'utilise.

Années	Marche effective	Arret	Sejour total
1870	17 heures 08	30h 57	48h 05
1887	17h 45	16h 18	34h 03
1889	18h 17	8h 27	26h 44
1900	15h 39	2h 53	18h 32
1910	14h 58	2h 50	16h 54

En 1910 sur 4532 navires qui ont transité 98 ont

Plan du

Canal de Suez.

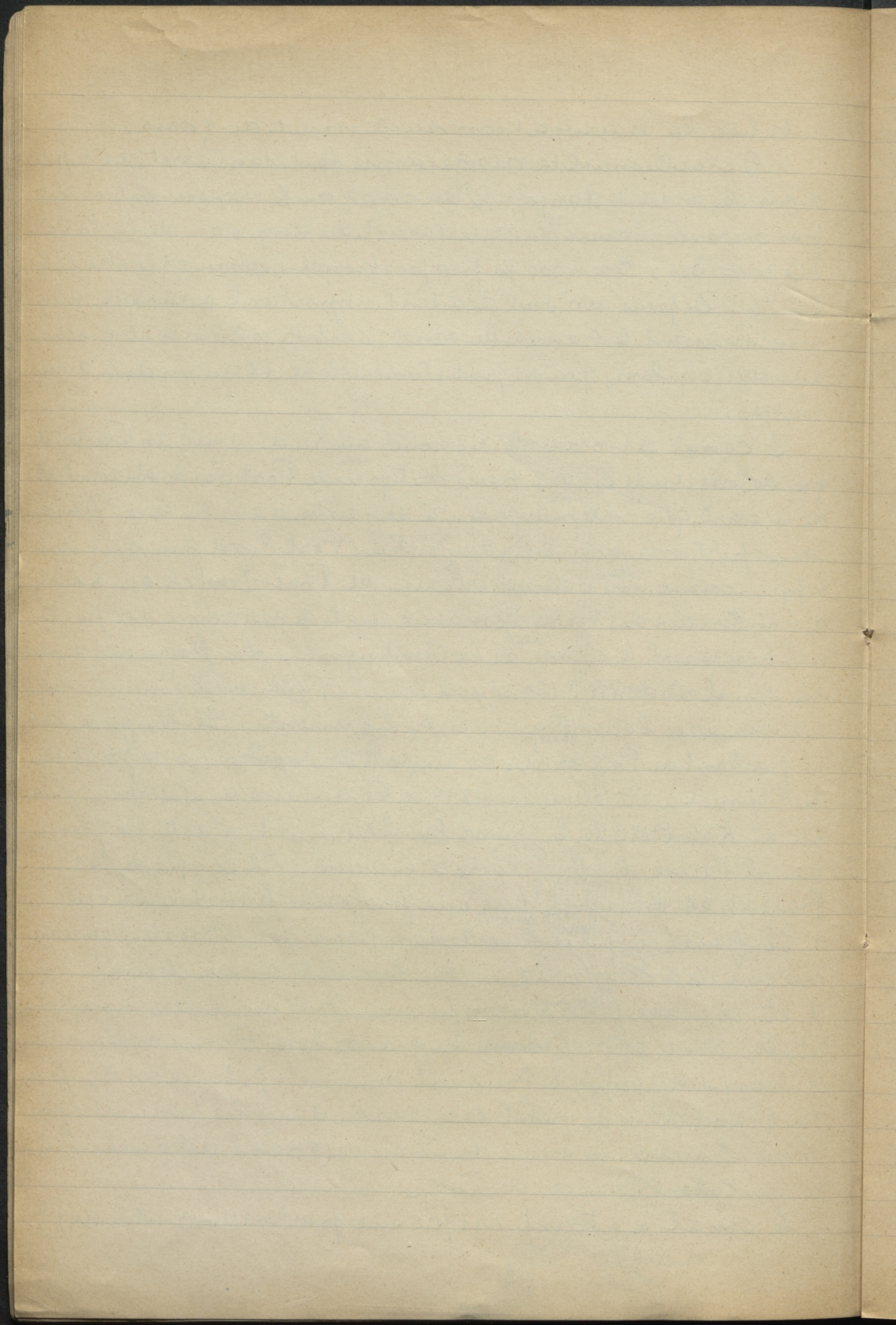


utilise la navigation seulement de jour.

Actuellement la navigation se fait sans arret excepté dans les endroits dangereux du canal où le croisement n'est pas autorisé à cause du resserement des berges ou de la forme des courbes. En 1900 la proportion des échouages était de $1\frac{1}{2}$ % - Depuis un seul accident important a ensayé momentanement le transit du canal, c'est là collision et l'échouage du "Chatham" qui ne peut etre renfloué et qu'on dut dynamiter.

Le canal est orienté du nord au Sud suivant le 30e degré de longitude Est qui passe tout près de Port Said et dont il ne s'écarte que fort peu jusqu'à son entrée dans les lacs Amers. Deux ports marquent ses deux entrées : Port Said qui s'est developpé comme une ville américaine et Port Tewfik ou Suez. A l'intérieur des terres Ismailia sert de residence au personnel dirigeant le service de la Compagnie. La longueur exacte du canal est de 161k 150 sans écluse et par conséquent de niveau avec la mer qui y entre librement. Il longe d'abord en partant de Port Said - où une statue en bronze de 7m50, oeuvre de Frémiet a été élevée en 1899 à Ferdinand de Lesseps - jusqu'à Kantarah le grand lac Menzaleh, vaste lagune qu'il laisse toute entière à l'Ouest. Il coupe le lac Ballah et franchit par une profonde tranchée le seuil d'El Guisr le plus élevé de son parcours (18m50 alt.) et arrive en vue d'Ismailia au lac Timsah où un chenal lui a été ménagé. Il rencontre ensuite le seuil du Serapeum (14m alt) et se déverse dans les grands lacs Amers où la circulation s'effectue librement comme en pleine mer, passe du grand dans le petit lac, rentre dans les terres et après avoir traversé le seuil de Chalouf (5m alt.) débouche finalement dans la rade de Suez.

Le canal a atteint en 1902 une profondeur utile de 9m

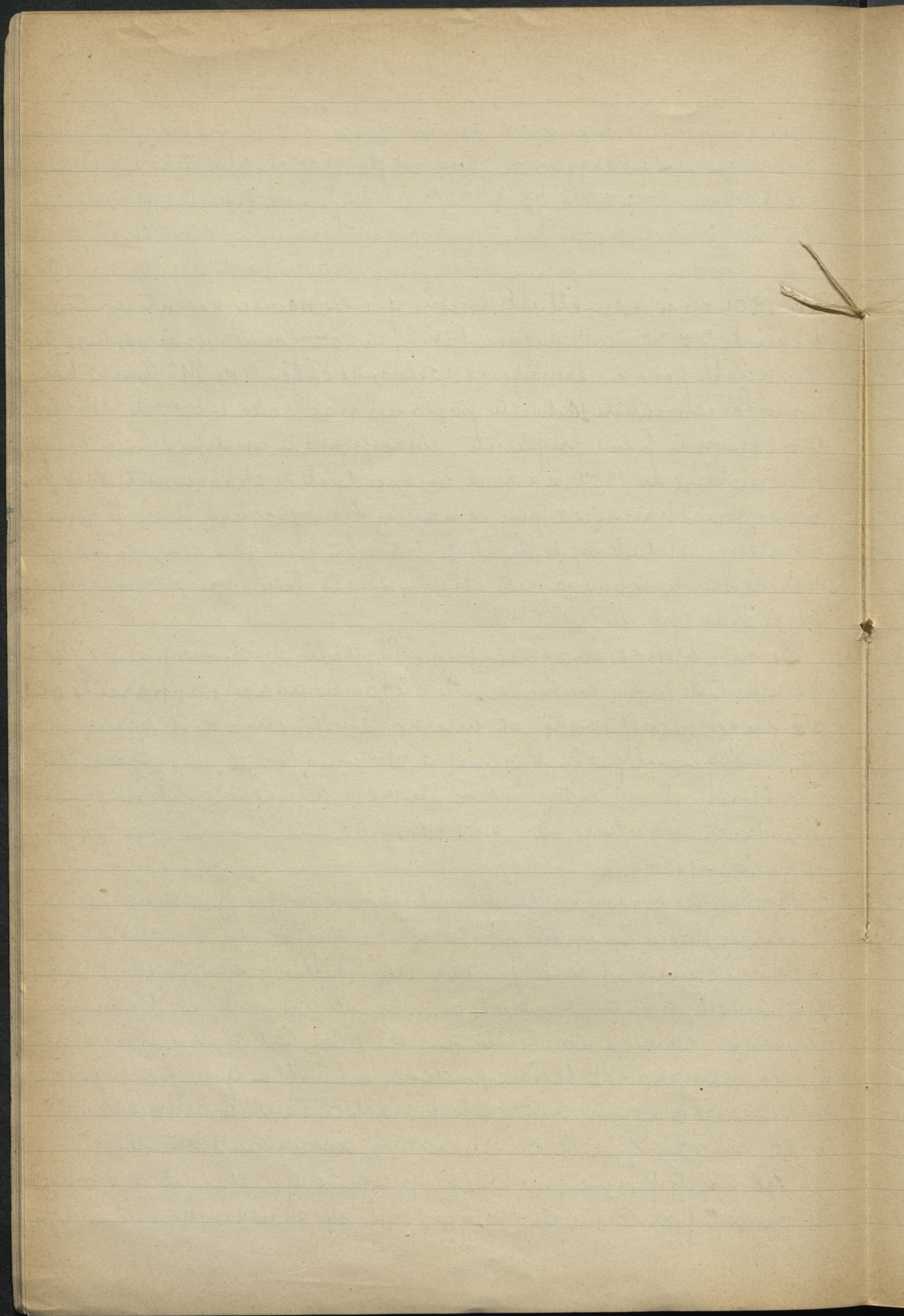


qui en plusieurs endroits est portée à 10m 50 par de continuels dragages. La largeur au fond est de 37m et celle à la ligne de flottaison varie entre 73 et 132m. Aujourd'hui les navires de 8m de tirant d'eau sont autorisés à passer, c'est d'ailleurs la profondeur maxima de la plupart des ports d'extrême Orient. En 1901 on n'admettait encore que les navires ayant un tirant d'eau de 7m 80; cette augmentation de 20cm forme un avantage très appréciable pour les armateurs. Selon les calculs de Mr Charles Roux un enfoncement de 1 centimètre pour un navire de 1200m.c. de section d'immersion le plus fréquente, correspond à un déplacement supplémentaire de 18m.c., c.à.d. à un excédent de chargement de 18 tonnes de marchandises que le navire transportera dans le canal sans augmentation de droits de transit, puisque ceux-ci sont perçus sur le tonnage net et non sur le tonnage de marchandises transportées.

De nombreuses dragues et une flottille de remorqueurs fonctionnent de façon continue. En 1901 les anciens appareils ont été jugés insuffisants et une nouvelle série de dragues et de remorqueurs perfectionnés a été construite, ainsi que des chalands, relais, dragues refouleuses, déversoirs, citernes aspirateurs refouleurs etc. qui complètent ainsi le matériel de la Compagnie.

Enfin les berges du canal ont été protégées par des plantations de roseaux et tamaris contre l'effet du remous et les érosions causées par le passage des navires; elles se sont surtout développées aux endroits où il existe des nappes d'eau souterraines. Il est à souhaiter que ces plantations s'étendent sur la plus grande échelle possible ne fut-ce que pour le confort des voyageurs qui ont paraît-il la vue sérieusement incommodée par la réverbération aveuglante du désert.

Les droits perçus par la Compagnie qui étaient à l'origine de 10f par tonne de jauge, ont été abaissés ensuite à 9f pour



les navires chargés, puis 8f et 7f75. Enfin le magnifique rendement de l'exercice 1910 a permis d'abaisser encore la taxe de 50 cm pour cette année, et a donné lieu à la modification suivante au règlement de navigation : « Art I §1er A partir du premier janvier 1911 le tonnage net résultant du système de jaugeage prescrit par la commission internationale de Constantinople sert de base à la perception d'un droit qui est aujourd'hui de 7f 25. » (4f75 pour les navires sur lest).

Chaque passager paye en plus 10f de passage. Le remorquage lorsqu'il est nécessaire donne lieu de son côté à une taxe variable suivant les navires. Depuis la conférence de Londres, il n'y a plus de taxe de pilotage.

La Compagnie est constituée pour une durée de 99 ans. Ce délai expiré et sauf prolongation la propriété du canal passera au gouvernement Égyptien qui devra racheter le matériel après expertise. Le Conseil d'Administration est composé de 32 membres dont 10 sont anglais. Ils doivent être propriétaires chacun d'au moins 100 actions. Ferdinand de Lesseps a été jusqu'à sa mort en 1894 président du conseil d'administration ; Jules Guichard lui a succédé, et c'est aujourd'hui le prince d'Arenberg qui occupe le fauteuil présidentiel —

II

Rôle économique et situation commerciale du Canal de Suez.

Dès l'ouverture du canal le mouvement du transit devint important, et depuis n'a cessé de s'accroitre jusqu'à nos jours. Si en effet on consulte le tableau suivant on voit la rapide progression du tonnage et du nombre des passagers.

Années	Tonnage taxe	Passagers.	Années	Tonnage taxe	Passagers
1870	436.060	26.758	1885	6.337.753	205.951
1871	761.467	48.422	1886	5.767.656	171.411
1872	1.439.169	67.640	1887	5.903.024	182.997
1873	2.085.072	68.030	1888	6.640.834	183.895
1874	1.915.570	73.597	1889	6.783.187	180.594
1875	2.009.984	84.446	1890	6.890.094	161.353
1876	2.096.772	71.843	1891	8.698.717	194.467
1877	2.355.448	72.822	1892	7.712.029	180.809
1878	2.187.827	75.720	1893	7.653.060	186.495
1879	2.263.332	84.512	1894	8.039.175	165.980
1880	3.057.422	101.551	1895	8.448.383	216.938
1881	4.136.780	90.524	1896	8.560.284	308.243
1882	5.074.809	131.068	1899	9.895.690	221.332
1883	5.775.862	119.177	1900	9.738.152	282.194
1884	5.871.501	151.916	1910	16.581.898	233.977

De nos jours le canal de Suez est regardé comme

indispensable : il a rapproché les divers mondes entre eux, et il a rendu un service énorme à l'humanité en ajournant pour un certain temps la crise de la surproduction.

Il a rapproché les divers mondes entre eux : et rien n'est plus aisé d'expliquer sa prospérité si l'on songe qu'aujourd'hui :

Pour aller de Londres à Bombay il y a par le Cap 11.188 milles et par Suez 6.307. Différence 4881 m. Écon : 43 %

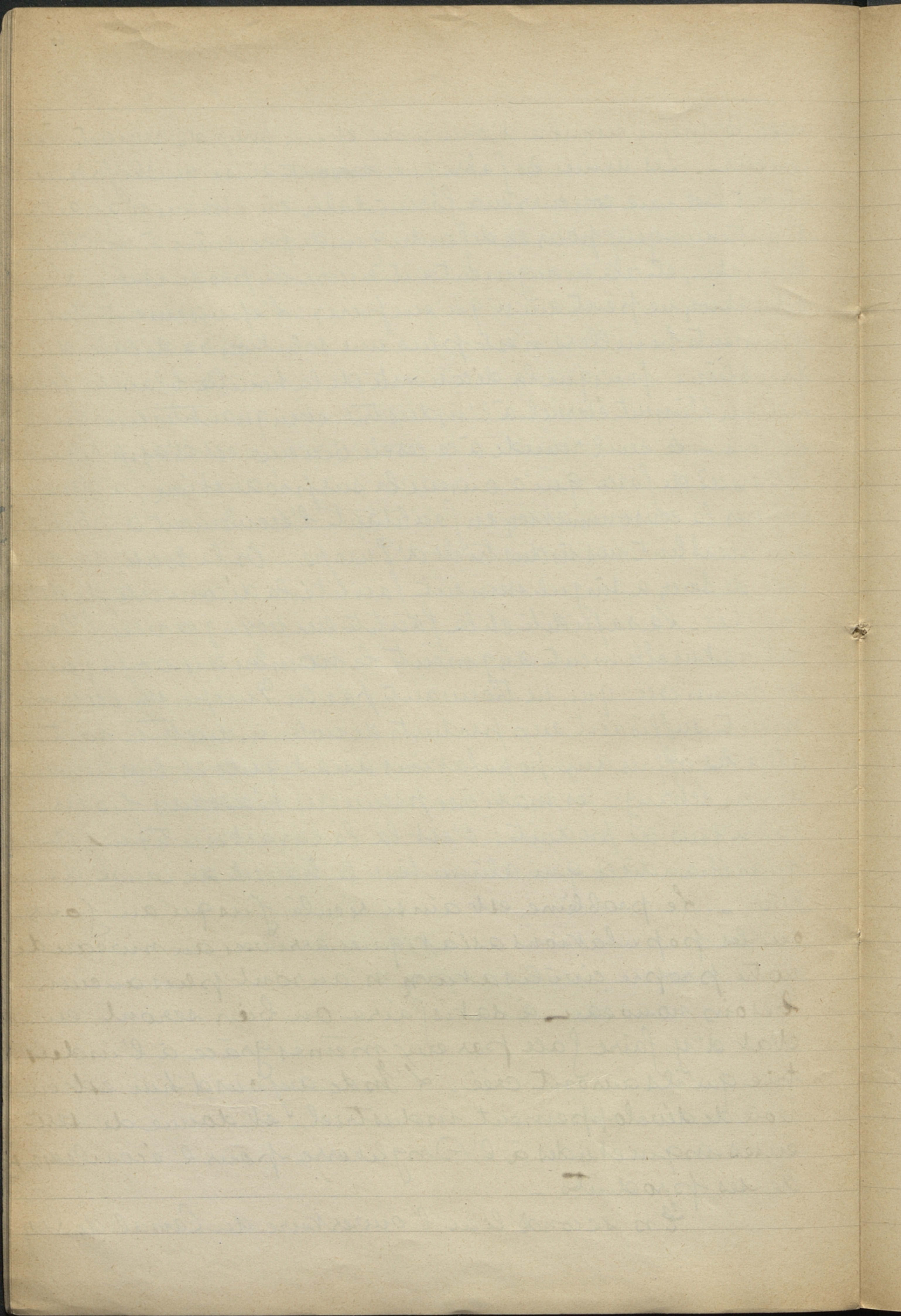
—	Saygon	12.711	8.943	3768	29 %
—	Yokohama	14.834	11.242	3592	24 %
—	Vladivostok	14.998	11.335	3.663	24½ %
Pour aller de Bombay	à Constantinople	6100	1.800	4300	
—	Marseille	5.650	2374	3276	
—	St Petersbourg	6550	3.700	2850	
—	New York	6.200	3761	2439	

Il a rapproché les divers mondes entre eux non pas seulement au point de vue commercial, mais aussi au point de vue des idées et de la civilisation et les paroles que Ferdinand de Lesseps prononçait en donnant le premier coup de pioche sur l'emplacement du futur canal, ont été vérifiées point par point par la suite.

Il a ajourné pour un certain temps la crise de la surproduction en développant la consommation. Le XIXe siècle avait fait un pas formidable dans les progrès scientifiques et il n'y a pas 100 ans que la vapeur appliquée à l'industrie a révolutionné le monde en décuplant les forces productrices des industries les plus diverses et en facilitant les communications. Ainsi s'est créée une source mutuelle d'échanges entre les matières premières provenant des pays neufs et les produits fabriqués de l'ancien monde. Il en fut ainsi pendant un demi siècle où la production si active qu'elle fut ne suffisait pas aux besoins de la consommation. Mais l'outillage industriel et la locomotion devinrent de plus en plus perfectionnés ; et telle fabrique qui produisait autrefois 10 tonnes de marchandises pouvait aujourd'hui en produire 100

avec le même nombre d'ouvriers et un prix de revient inférieur. Les usines les fabriques se sont ainsi multipliées et ont créé une concurrence formidable où chacun n'avait d'autre moyen pour se défendre que de produire à meilleur marché, et cela en augmentant encore sa production. La situation ne peut ainsi qu'empirer. L'épuisement des gisements houillers n'est plus une solution radicale du problème puisque la découverte de la houille blanche fournit un élément éternel à l'industrie et en quantités énormes à la fois – le seul remède à ce cercle vicieux est d'appliquer cet excès de force qui a amené la surproduction, à développer la consommation en facilitant l'écoulement des stocks qui accablent nos industriels d'Europe. Or la route du canal de Suez a singulièrement facilité la découverte de débouchés. La rapidité et la facilité des voyages vers l'Orient ont naturellement augmenté le nombre des voyageurs de commerce qui, ne trouvant pas en Europe un écoulement suffisant aux produits de notre industrie sont allés les offrir aux populations asiatiques et leur demander en échange les matières premières nécessaires pour fabriquer ces produits: c'est là la caractéristique des marchandises qui alimentent le transit du canal de Suez – Le problème est ainsi reculé jusqu'au jour où les populations asiatiques arrivées au niveau de notre propre civilisation n'auront plus aucun besoin nouveau à satisfaire ou bien seront en état d'y faire face par eux mêmes grâce à l'industrie qu'ils auront créé. L'Inde aujourd'hui est en voie de développement industriel et donne de sérieuses inquiétudes à l'Angleterre pour l'écoulement de ses produits –

En second lieu l'ouverture du Canal de Suez



a eu pour conséquence une augmentation énorme du commerce mondial - (~~Et cela vient à plusieurs raisons~~) Le tonnage qui passe aujourd'hui par le canal de Suez est le triple du tonnage commercial entre l'Asie et l'Europe avant 1870: En effet les 3/4 du trafic de l'Ouest à l'Est prennent aujourd'hui la voie du canal de Suez, et le quart de trafic qui passe actuellement par le cap de Bonne-Espérance est égal à tout le trafic du cap de Bonne Espérance avant que le canal ne fut ouvert à la circulation. - Et cela vient à plusieurs raisons:

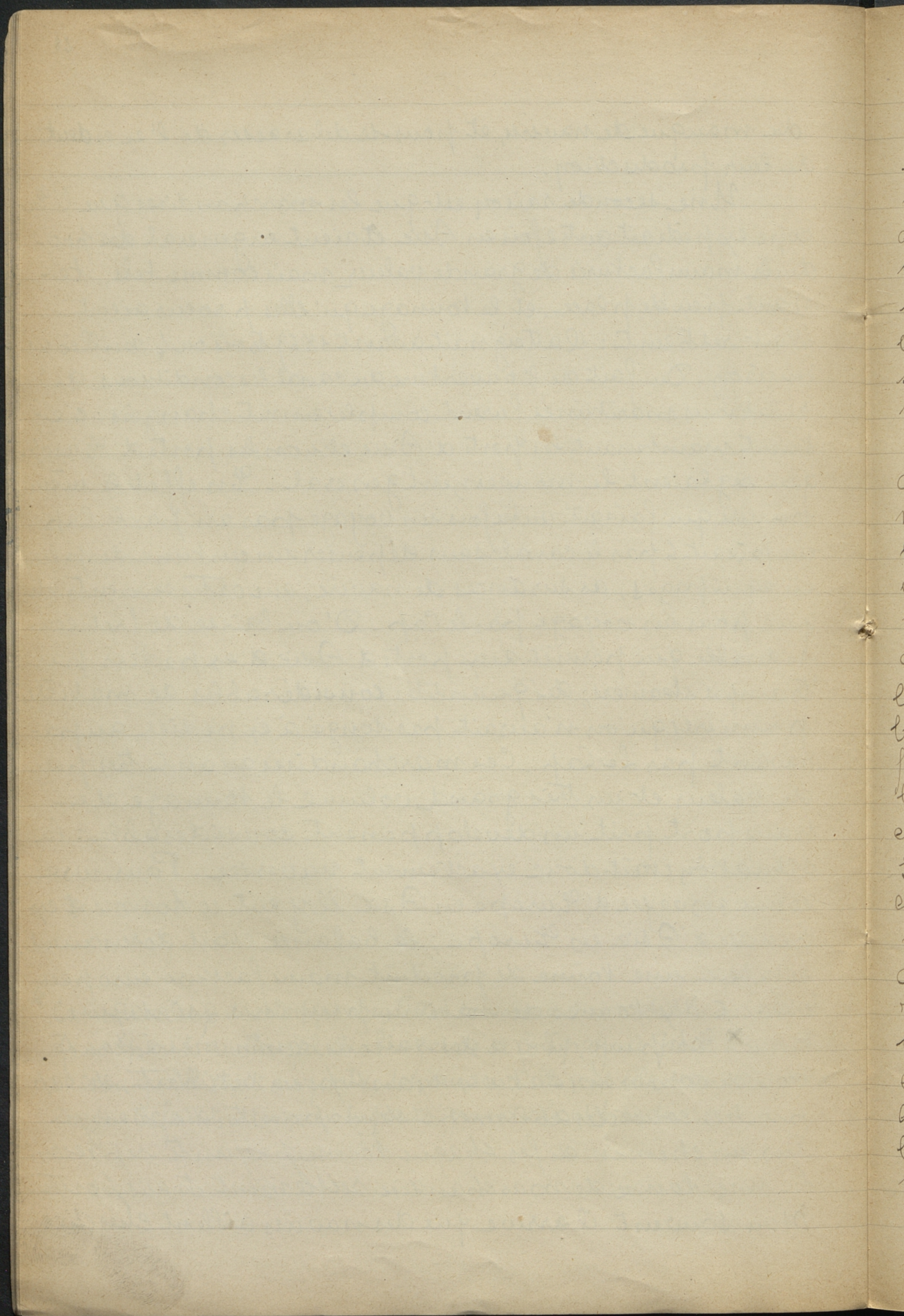
La première est qu'avant 1870 le trafic maritime entre l'Europe et l'Asie était subordonné à la quantité de marchandises que l'Europe expédiait en Asie. Car les navires forcés d'aller doubler le cap de Bonne Espérance ne quittaient les ports d'Europe pour l'Asie que lorsqu'ils s'étaient assurés un chargement au départ. Arrivés en Asie s'ils trouvaient immédiatement des marchandises de retour ils revenaient en Europe; sinon ils attendaient un chargement de retour ne se souciant pas d'entreprendre sur lest un voyage de six mois par le cap de Bonne Espérance ce qui eut été une perte sèche considérable - Aujourd'hui au contraire, les distances étant plus courtes il arrive souvent qu'un navire ait intérêt à naviguer même sur lest pour aller chercher des marchandises dont le taux de fret est élevé - C'est ce qui s'est produit notamment l'année dernière à propos des "soyah beans" de Mandchourie dont la culture et la production avaient augmenté considérablement: on a observé un important transit à travers le canal de Suez de navires sur lest allant prendre des chargements de graines dont les propriétaires offraient un prix de fret très élevé pour suite.

× Ce merveilleux développement du commerce mondial a fait la prospérité du Canal de Suez et de sa Compagnie pour l'excellente raison qu'il était en partie son oeuvre, à elle, et elle recueille ainsi les justes fruits d'une entreprise grandiose et hardie

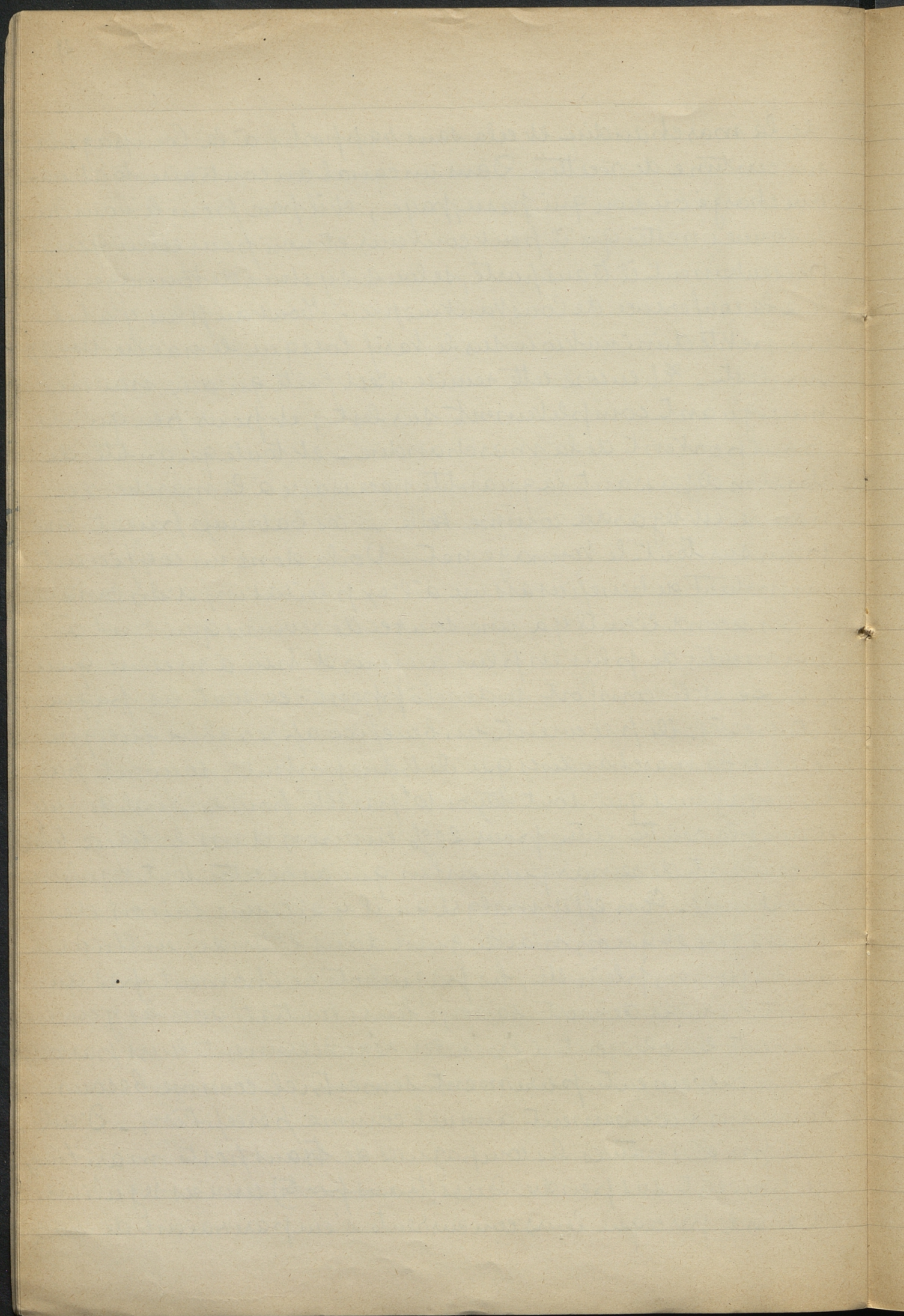
du manque de navires, et pour se débarasser de l'excédent de leur production.

Une seconde raison est que les marchandises que l'Europe expédiait autrefois en Asie étaient en général des produits manufacturés de grande valeur mais comme tels, tenant peu de place, et le tonnage qu'elles procuraient était restreint : il atteignait avant 1869 trois ou 4 millions environ. Du fait de l'ouverture du canal les conditions de relations maritimes furent complètement changées : c'étaient maintenant les ports d'Asie et non les ports d'Europe qui réglaient le mouvement général. En effet le même navire qui faisait autrefois un voyage par an par le Cap en faisait 6 par le canal sans dépenser un centime de plus en équipages, assurances de navire, amortissements etc. que pour un voyage par le Cap. D'où baisse de fret considérable qui permit aux ports d'Asie d'expédier par "tramps steamers" des quantités considérables de matières premières qu'on n'aurait pas songé à expédier auparavant par le Cap. Ces marchandises ayant très peu de valeur et un très grand volume le tonnage de transport prit un développement considérable : la situation était donc exactement renversée. Pour une tonne envoyée d'Europe en Asie, il y eut 10 tonnes d'expédiées d'Asie en Europe ; la balance était dorénavant rétablie une tonne de produit manufacturé européen valant dix tonnes de matières premières asiatiques.

× Et puis, il y a des raisons communes à toute voie de communication ayant pour résultat de rapprocher considérablement deux points d'échange. Sur un chemin de fer chaque tonne payante représente une tonne de marchandise réellement transportée. Mais souvent il arrive que des navires aillent chercher



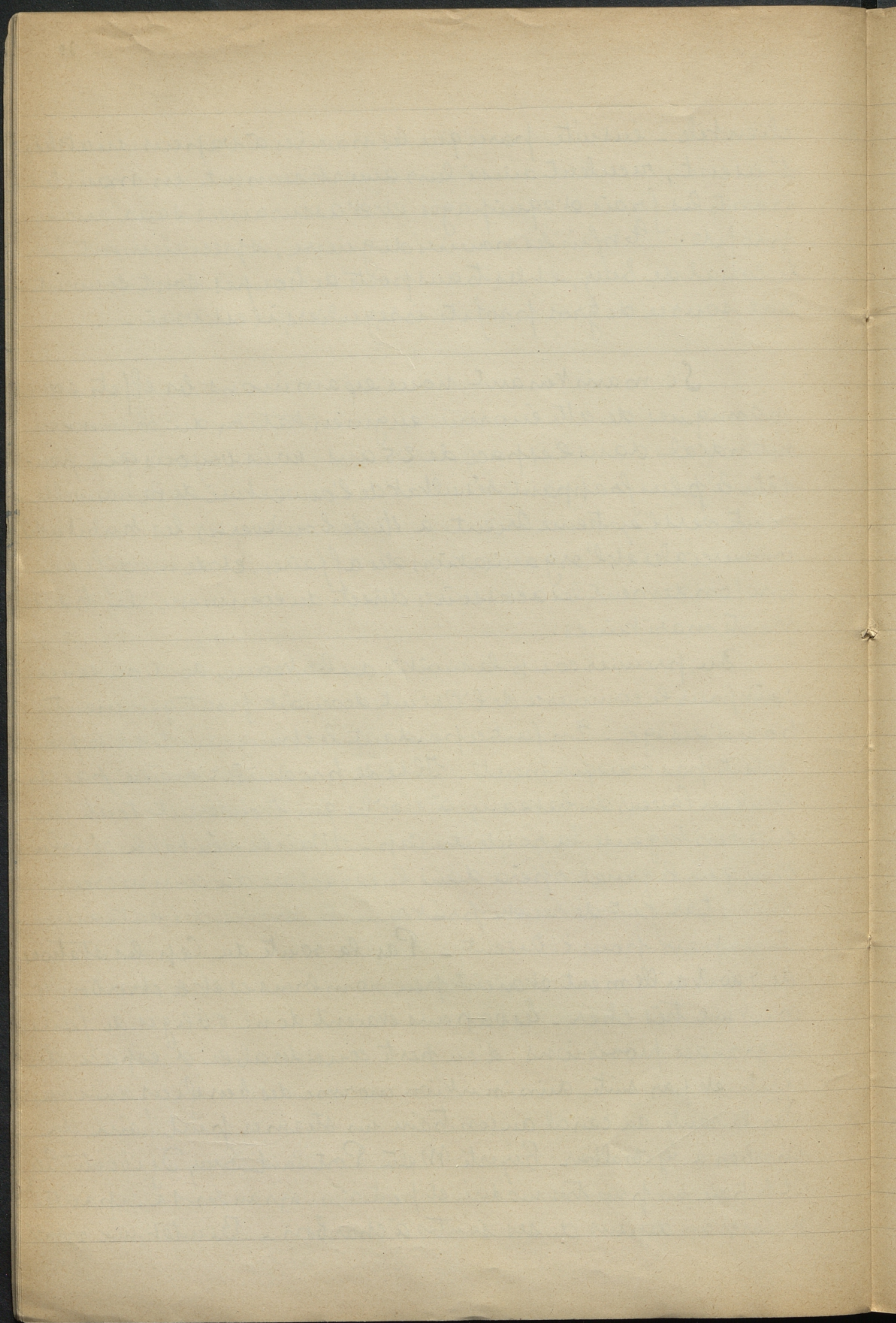
de la marchandise et cela sans rapporter à la Compagnie un centime de recettes. Dans un canal au contraire tout navire chargé ou non qui passe, paye; et il paie pour le nombre de tonnes nettes qu'il peut contenir et non pour celui que présentement il transporte, selon le système de tonnage adopté à la conférence de Constantinople. Tout au plus y a-t-il une petite diminution sur le tarif lorsque le navire voyage sur lest. Et encore cette remise n'est faite qu'aux navires naviguant complètement sur lest; et pour peu qu'ils transportent de la marchandise — et toute quantité de charbon dépassant la quantité nécessaire à la marche du navire est regardée comme telle — ces bateaux paient tarif plein sur tout le tonnage net. Voilà donc un coefficient important de bénéfices assuré à l'exploitation d'un canal.
En second lieu il y a une source de revenus qui tend à augmenter de plus en plus aujourd'hui à mesure que le luxe et le confort se développent: ce sont les paquebots-postes; ils procurent un bénéfice appréciable quelquefois par les marchandises qu'ils transportent, souvent par les voyageurs qui sont taxés 10f par tête pour le Canal de Suez et dont la recette entre pour 20% environ dans le trafic total. Il convient de remarquer enfin que ces recettes sont régulières et continues. En effet malgré qu'il y ait une saison des passagers et qu'on n'aille guère dans l'Inde, en Chine au Japon en plein été, les paquebots ne chôment pas durant les mois de morte saison: leurs contrats avec les gouvernements les obligent à exécuter régulièrement leurs parcours, et le mouvement purement semestriel comme besoin donne un mouvement annuel comme perception. D'ailleurs par elles mêmes les compagnies de transports maritimes ne peuvent suspendre leurs ~~(transports)~~ services réguliers: d'abord parceque leurs concurrents s'empareraient de la



clientèle - ensuite parceque les navires à vapeur inutilisés s'usent, reculent ainsi leur amortissement en maintenant les frais d'equipages et d'assurances sans aucun profit. Enfin les navires de guerre, specialement pour le canal de Suez, et les transports de troupes sont souvent une source de gros profits irreguliers, il est vrai -

Si maintenant nous examinons les effets economiques de cette énorme augmentation du commerce mondial dans l'espace de 25 ans, nous voyons que peut-être le plus frappant résultat de l'ouverture de la nouvelle route vers l'extreme Orient a été de bouleverser les habitudes commerciales et l'organisation des affaires, et de modifier profondement les accessoires directs du commerce, les transports maritimes.

Du premier coup la moitie des bateaux dont on se servait pour le commerce de l'Orient devenait pratiquement hors d'usage. En fait cependant le changement ne se produisit pas brusquement. Il ne se produisit même pas du tout en faveur des bateaux à voiles qui trouvèrent toute aussi avantageuse la route du Cap - Mais la véritable révolution que le canal opera dans le caractere du commerce oriental fut de rendre pratique le service des bateaux à vapeur pour l'Orient - Par la route du Cap les stations de ravitaillement etaient peu nombreuses et le charbon y coutait très cher - les vapeurs etaient donc obligés de faire de grandes provisions : d'ou perte considerable d'espace de fret et par suite diminution enorme des benefices du voyage. Par la route du canal au contraire un steamer peut faire du charbon a Gibraltar Bizerte Malte Port Said Suez Djibouti Aden; Il le paie un prix tres modéré et peut ainsi agrandir sa capacité de cargo aux depens de ses soutes à charbon - Bientot une grand

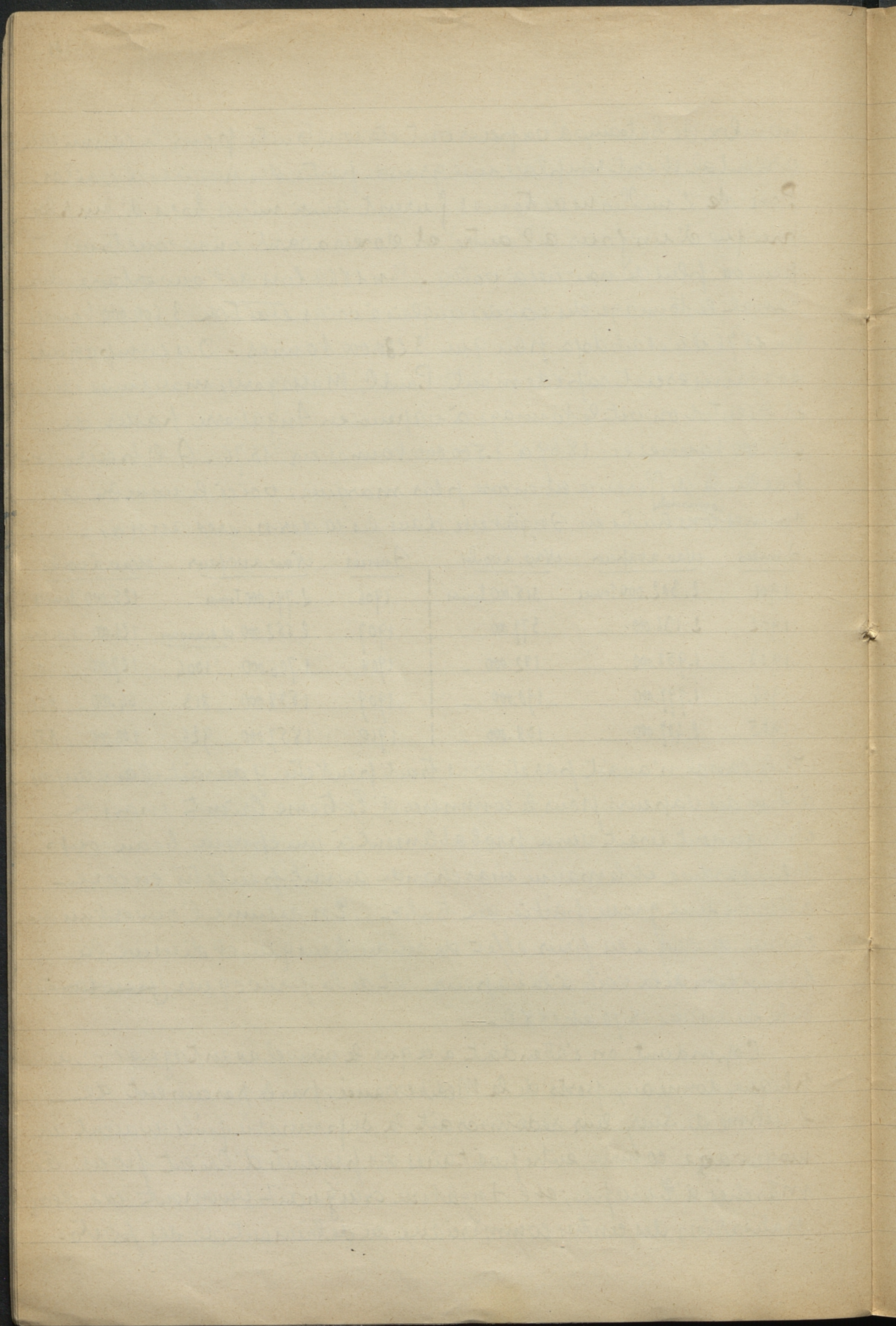


nombre de bateaux à vapeurs ont été construits pour le commerce oriental et ont remplacé une grande partie des navires à voiles. Près de 2 millions de tonnes furent aussi mises hors d'emploi presque d'un jour à l'autre et dorénavant on ne construisit peu ou plus de navires à voiles. En 1869 lors de l'ouverture du canal le tonnage des navires anglais à voiles était de 3.600.000 tonnes. En 1876 il n'était déjà plus que 3 230.000 tonnes - Des compagnies s'organisèrent rapidement P. and O, Messageries maritimes etc. et bientôt on vit le tonnage à vapeur en Angleterre passer de 650.000 tonnes en 1869 à 1.500 000 tonnes en 1876. A l'heure actuelle la différence est encore plus marquée : voici le nombre de tonnes commerciales construites en Angleterre dans les 10 dernières années :

Années	Nav. à vapeur	Nav. à voiles	Années	Nav. à vapeur	Nav. à voiles
1901	2.302.000 tonnes	315.000 tonnes	1906	2.794000 tonnes	125.000 tonnes
1902	2.136.000 —	377.000 —	1907	2.652.000 N. de navires	126.000 N. de navires
1903	1.959.000 —	182.000 —	1908	1.706.000 — 1004	127.000 — 401
1904	1.797.000 —	190.000 —	1909	1538.000 — 813	64.000 — 250
1905	2.407.000 —	108.000 —	1910	1857.000 — 926	100.000 — 351

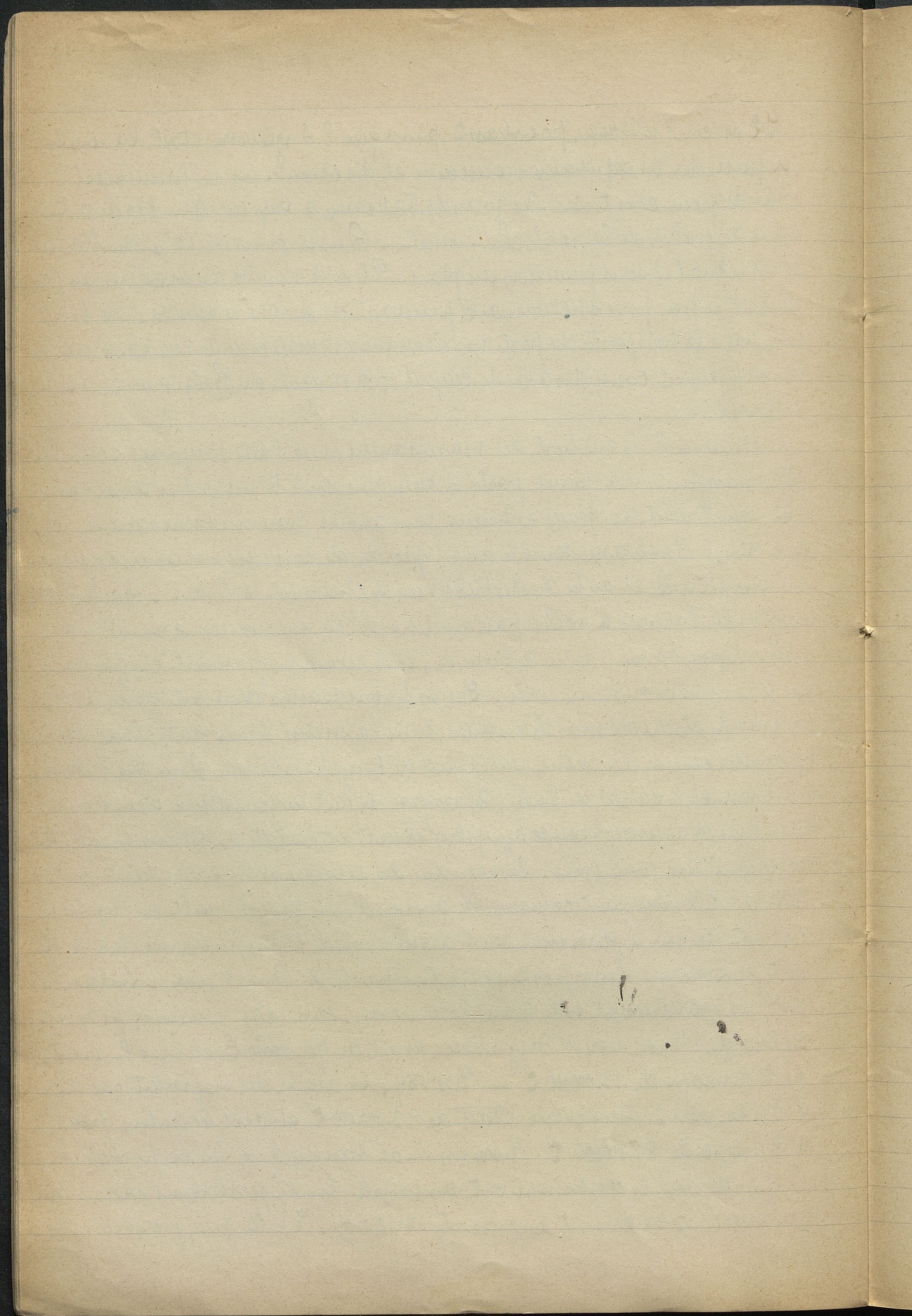
Si le canal n'avait pas été construit peut-être y aurait-il eu aujourd'hui des vapeurs pour le commerce d'Extrême Orient mais le changement serait venu probablement à une époque beaucoup plus tardive et la marine marchande aurait peut-être encore absorbé une grosse partie du trafic. En résumé l'ouverture du Canal de Suez a eu pour effet de rendre brusque et décisive la transition de la voile à la vapeur, et de la provoquer (~~pendant~~) entre les années 1870 et 1880.

Cependant on s'attendait à ce que le nouvel avantage géographique donné aux ports de la Méditerranée par le percement de l'isthme de Suez leur redonnerait la suprématie qu'ils avaient au moyen âge comme entrepositaires des produits d'Orient pour les marchés d'Europe ; et l'Angleterre craignait vivement une décentralisation des centres commerciaux au détriment de ses ports.



Il n'en fut rien pourtant parceque l'Angleterre était la seule à posseder les capitaux necessaires et des chantiers suffisamment grands pour construire les grands bateaux à vapeur qui tiraient le plus de profit de la route du canal. Aussi plus de 60% du transit s'effectue t-il sous pavillon anglais. Et si le nombre des navires anglais est resté à peu près stationnaire pendant ces dernières années cela tient non pas à la prosperité des ports mediterranéens, mais bien au contraire au developpement considérable de ceux d'Allemagne de Belgique et de Hollande.

Mais si le transport des marchandises se fait toujours sous pavillon anglais une grande partie d'entre elles sont transportées directement d'Extreme Orient au pays acheteur sans aucun pays intermediaire, et, de ce fait, l'Angleterre semble avoir perdu de son importance comme entrepositaire et centre de distribution des produits d'Orient. Autrefois, lorsque les bateaux a voiles passaient par le Cap un voyage dans l'Inde prenait une bonne partie de l'année, et le retour ne pouvait être prevu qu'à un mois ou deux près. Les intermediaires devaient donc avoir de grands stocks de marchandises sous la main pour satisfaire les exigences essentiellement variables de leur clientèle. Avec les bateaux à vapeur et le canal de Suez, le voyage se fait aujourd'hui dans un delai fixé d'avance beaucoup plus court et la date du retour peut être calculée à un jour près. La rapidité des services et leur regularité ont fait que le commerçant commande aujourd'hui directement en Extreme Orient, ce qui a diminué considérablement l'importance des entrepots de Londres Liverpool et autres ports d'Angleterre. Quelques chiffres montreront cette transformation. En 1870 la valeur des exportations de l'Inde vers l'Angleterre était de 70.000000 £ et vers le reste de l'Europe de 13.000000 £ — En 1894 la valeur des exportations de l'Inde vers l'Angleterre était de 93.000.000 £ et vers les autres pays d'Europe de 85000000 £. En un mot tandis que les exportations de l'Inde vers le continent ont sextuplé, les exportations vers l'Angleterre ont seulement augmenté de 40%. Et la proportion des



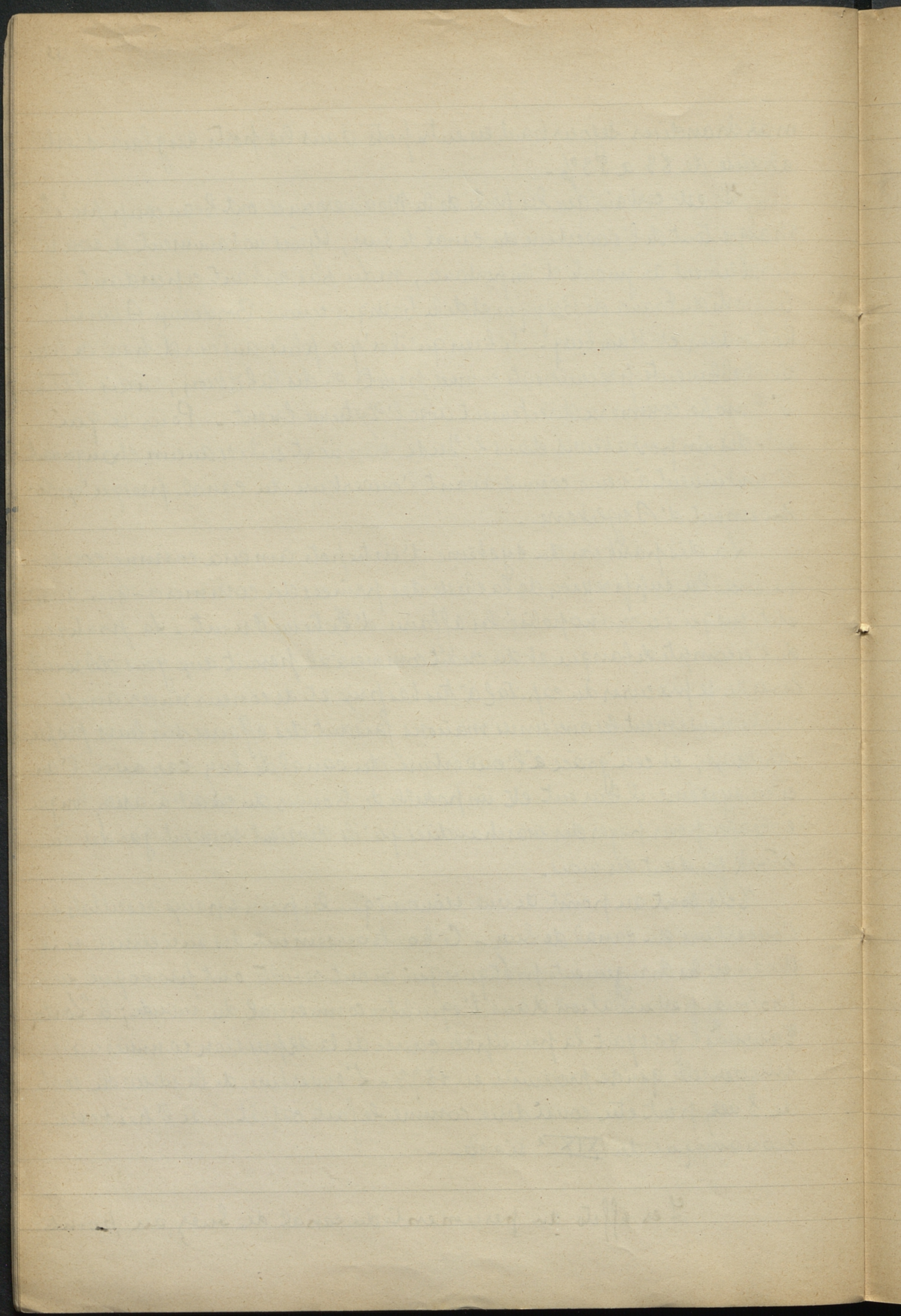
marchandises séjournant en entrepôts dans les ports anglais s'est abaissé de 83 à 53%.

Il est certain que les ports de la Méditerranée ont beaucoup profité malgré tout de l'ouverture du canal de Suez, Gênes notamment a considérablement augmenté d'importance, mais pas autant cependant que les ports de France de Belgique et de la Baltique comme Bordeaux Anvers Rotterdam et Hamburg. Si bien qu'il n'y a plus aujourd'hui de pays véritablements prééminents comme points de distribution; mais toute l'Europe commerce directement avec l'Extrême Orient. Pour ce qui est des importations dans l'Inde elles n'ont subi aucun changement et continuent à venir comme avant l'ouverture du canal presqu'exclusivement d'Angleterre.

La disparition du système d'entrepôts amena comme conséquence la suppression de la classe des princes du commerce qui avaient jusqu'ici monopolisé les affaires d'Extrême Orient. La pratique de l'escompte de banque et du crédit commercial permit aux gens débrouillards de se procurer du capital à très bas prix et de concurrencer ainsi victorieusement les anciennes maisons faisant des affaires sur leurs propres capitaux; et ceci grâce à l'ouverture du canal de Suez car avec l'ancien système il leur eut été impossible de trouver du crédit à assez longue échéance pour payer des marchandises qu'ils devaient souvent garder en stock pendant des mois.

Tels sont au point de vue économique les principaux résultats de l'ouverture du canal de Suez. Ce bouleversement des anciennes méthodes et les changements pratiques qui en ont résulté ont provoqué une profonde perturbation dans l'équilibre commercial du monde; le "London Economist" y voyait la principale cause de la dépression commerciale universelle qui se produisit en 1873. L'ouverture de la nouvelle route de Suez peut être considérée comme le fait capital de l'histoire économique du XIXe siècle.

Les effets du percement du canal de Suez, au point



de vue commercial, sur la production et les marchés des produits d'Extrême Orient ne sont pas aussi aisés à montrer que les effets économiques. Quand bien même l'on réunirait tous les materiaux statistiques pour les mettre en lumière, discerner dans ces chiffres, les changements qui sont dus spécialement au canal de Suez serait une tache presqu'insurmontable. Cependant pour certaines denrées de première nécessité, le changement est trop visible pour passer inaperçu. Et dès l'abord on se rend compte que chaque article dans le commerce d'Extrême Orient n'a pas été affecté de la même manière par la nouvelle route et les transformations économiques qui en ont resulté.

Examinons les marchandises à leur passage au canal. Dans le mouvement d'aller (N.S.) les principales sont la houille, le materiel de chemin de fer, le sel, le petrole.

La houille est le produit qui a suivi de plus près le developpement du canal et il va sans dire qu'elle a pris une importance capitale dès le premier jour par le fait de l'emploi exclusif des bateaux à vapeur. Aujourd'hui plus d'un millions de tonnes transportées par tramps venant presqu'uniquement d'Angleterre sont deversées dans les stations de charbons echelonnées le long de la Mer Rouge.

De même le materiel de chemin de fer a augmenté considérablement, et il est interessant de connaitre quelle est aujourd'hui sa destination puisque le developpement economique des pays d'Orient peut être mesuré en quelque sorte à l'extension des voies ferrées. L'Inde et la Birmanie absorbent près de la moitié des chargements, la Chine et le Japon viennent ensuite, puis la Cote orientale d'Afrique et les Indes neerlandaises. Il est surtout expedie d'Angleterre ; mais l'Allemagne en fournit egalement une partie importante car une grande partie des marchandises inscrites à l'actif de la Belgique et de la Hollande ne font que traverser ces pays et sont de provenance allemande.

Le petrole est le produit qui semble avoir subi le plus ~~l~~

L'importation de petrole Russe a aussi beaucoup diminué parce que l'Inde tend à devenir aujourd'hui un pays producteur de petrole important. En 1907 il extrayait 152.045677 gallons et en 1908 176.646.320 gallons, pour une valeur d'environ 902.000 £st

l'influence du canal de Suez. Avant la decouverte des champs pétrolifères de Bakoum, l'importation en Extreme orient etait insignifiante: sa valeur etait en 1869 d'environ 160.000 £ et en 1876 de 175000 £. Mais la decouverte des champs de Bakoum créa un commerce intensif à travers le canal de Suez de pétrole, surtout pour l'Inde. C'est ainsi qu'en 1880 les importations pétrolières dans l'Inde etaient de 6.500.000 gallons evaluée à 1.360000 £. En 1885 elles etaient de 26.300000 gallons et en 1893 elles atteignaient 86.600.000 gallons. Aujourd'hui l'importation de petrole Russe a beaucoup diminué par suite de la concurrence americaine; mais pendant longtemps la clientele Indienne a absorbé plus de la moitié de la production totale des puits russes, et elle prend encore de nos jours le quart environ de leur extraction. Comme la distance de Bakoum à l'Inde autour de l'Afrique est sensiblement aussi grande que celle des ~~champs~~ pétroliers americains, il ne semble pas probable que le pétrole de Bakou eut jamais pu esperer trouver un débouché quelconque dans l'Extreme Orient sans le canal de Suez –

Le mouvement commercial de retour (S.-N.) fournit comme marchandises importantes le groupe des graines oleagineuses le riz, le blé le jute les minerais, le thé, le coton la laine, le sucre, le chanvre.

De toutes ces denrees celle qui a le moins subi l'influence de l'ouverture du canal est le coton. Les exportations de coton de l'Inde qui est le principal pays exportateur d'E. Orient, sont en effet restées à peu près au même chiffre depuis l'ouverture du canal ou bien n'a augmenté que par suite de l'extension des cultures elles mêmes. Pour ce trafic qui se fait le plus souvent par bateaux à voiles la route du cap est toute aussi profitable que celle du canal. Cependant ces dernieres années ont vu une preference marquée pour la route de Suez, d'abord parce que cela permet au cultivateur Indien de pouvoir expedier son coton à un taux de fret d'environ 16 sh 3 d. (20f 30) alors qu'il payait autrefois de 55 sh. (68f 75) à 60 sh (75f) la tonne par la route du Cap. et ensuite parce que les cotons Indiens ont joui d'une faveur très grande sur les

* A signaler un projet de loi recemment presente au parlement Italien relatif au prolongement de la voie ferree Massouah-Amara jusqu'a Keren pour la mise en valeur aux environs de cette derniere localite d'une superficie considerable de terres propres à la culture du coton qui a fait deja ses preuves en Erythree

marchés d'Europe par suite de la production déficitaire des États Unis. D'ailleurs des rapports d'experts et de consuls ont certifié que en 4 ou 5 ans l'Inde pourrait produire 10 millions de balles si on prenait les mesures nécessaires: la production indienne de 1909 a été équivalente à presque la moitié de celle des États Unis. L'Inde réunit toutes les conditions commerciales requises pour la production du coton; elle possède un excellent réseau de voies ferrées qu'on agrandit et entretient constamment, de bonnes routes pour le transport des récoltes, une population excessivement nombreuse habituée dès l'enfance à ce genre de travaux.

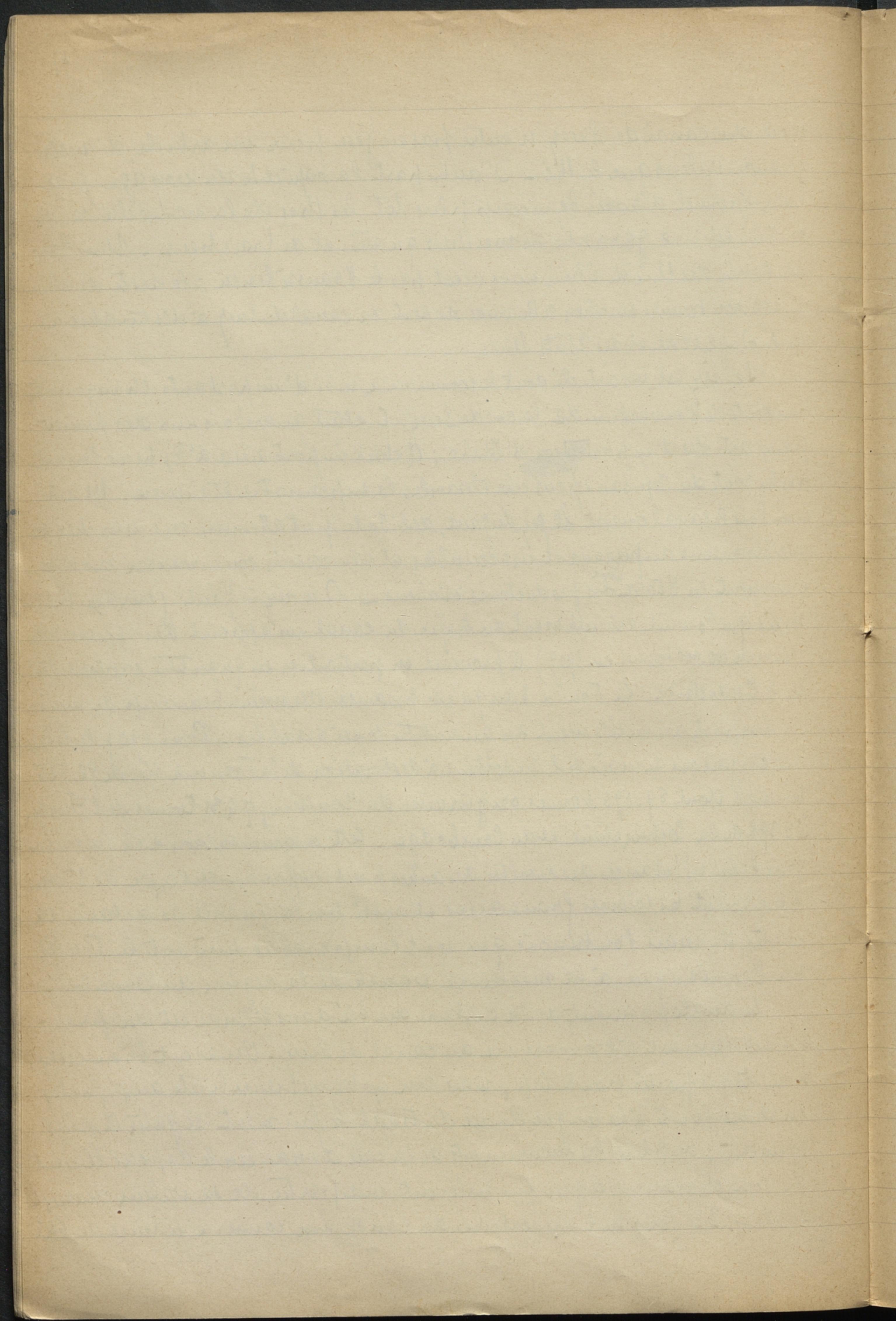
La laine a suivi une progression économique à peu près identique à celle du coton et si les exportations ~~en~~ ont considérablement augmenté, la cause en est dû surtout au développement naturel du commerce mondial. Aujourd'hui les exigences de l'industrie lainière et la concurrence du Nouveau monde ont favorisé la route de Suez et un grand nombre des navires venant d'Australie de Chine et de l'Inde empruntent cette voie. Le commerce de la laine brute a d'ailleurs acquis en 1909 une prospérité sans précédent aussi bien dans la production que dans la consommation. L'exportation Australienne s'est élevée à 2.296.000 balles en 1908 ce qui donne une augmentation de 224.000 balles sur l'année précédente. Enfin l'Inde et le Golfe Persique commencent à contribuer pour une part importante à la production de la laine; ils ont fourni ensemble 221.000 balles en 1909 contre 124 000 l'année précédente. L'Angleterre en est le gros acheteur, puis viennent l'Allemagne et la Belgique.

Le thé est devenu une denrée de première importance depuis l'ouverture du canal. L'Inde exportait en 1870 seulement 11.000 pounds de thé, en 1894 120.000 pounds et aujourd'hui environ 160.000 pounds. Cette augmentation est elle due à l'ouverture du canal? Il est certain qu'ici le fait qu'il y a économie de fret par la

voie du canal de Suez n'entre pas en jeu pour un article d'aussi grande valeur que le thé. D'autre part la rapidité du voyage par Suez permet d'avoir beaucoup plus tôt les thés de la nouvelle saison ce qui est une garantie de meilleur qualité et de fraîcheur. Une bonne partie des thés de Chine nous vient par le Transsibérien; le reste évalué à 100.000 tonnes environ cette année se sert du canal de Suez à destination de l'Angleterre et des États Unis

Le riz est un article dont le commerce a subi d'importants changements par suite de l'ouverture de la voie de Suez. C'était autrefois un des principaux articles d'exportation d'Italie; il était importé aussi d'Extrême Orient par la route du Cap sans pour cela ébranler la suprématie italienne. Mais une fois le canal ouvert le riz de Java, de l'Inde put atteindre des marchés méditerranéens auparavant inaccessibles et même venir concurrencer victorieusement en Italie même les producteurs italiens. Au riz il faut joindre le maïs qui fournit actuellement au trafic du canal un appoint très appréciable (plus de 100.000 tonnes en 1909) il provient en particulier en quantités croissantes de l'Indochine. La France bien qu'elle produise elle même beaucoup de maïs en importe annuellement des quantités considérables. Pour 1909 le total des cargaisons de maïs de l'Indochine à destination de la France a été de 92.725 tonnes dont 59.596 tonnes originaires du Tonkin, 7431 tonnes de l'Annam 25398 de la Cochinchine et du Cambodge. Cette augmentation a été favorisée par l'insuffisance des récoltes des autres pays et par la détaxe de 3f dont bénéficient les colonies françaises et aussi par la qualité de certaines variétés de maïs tonkinois qui sont comparables suivant le Bulletin Economique à la meilleure variété de la région du Danube.

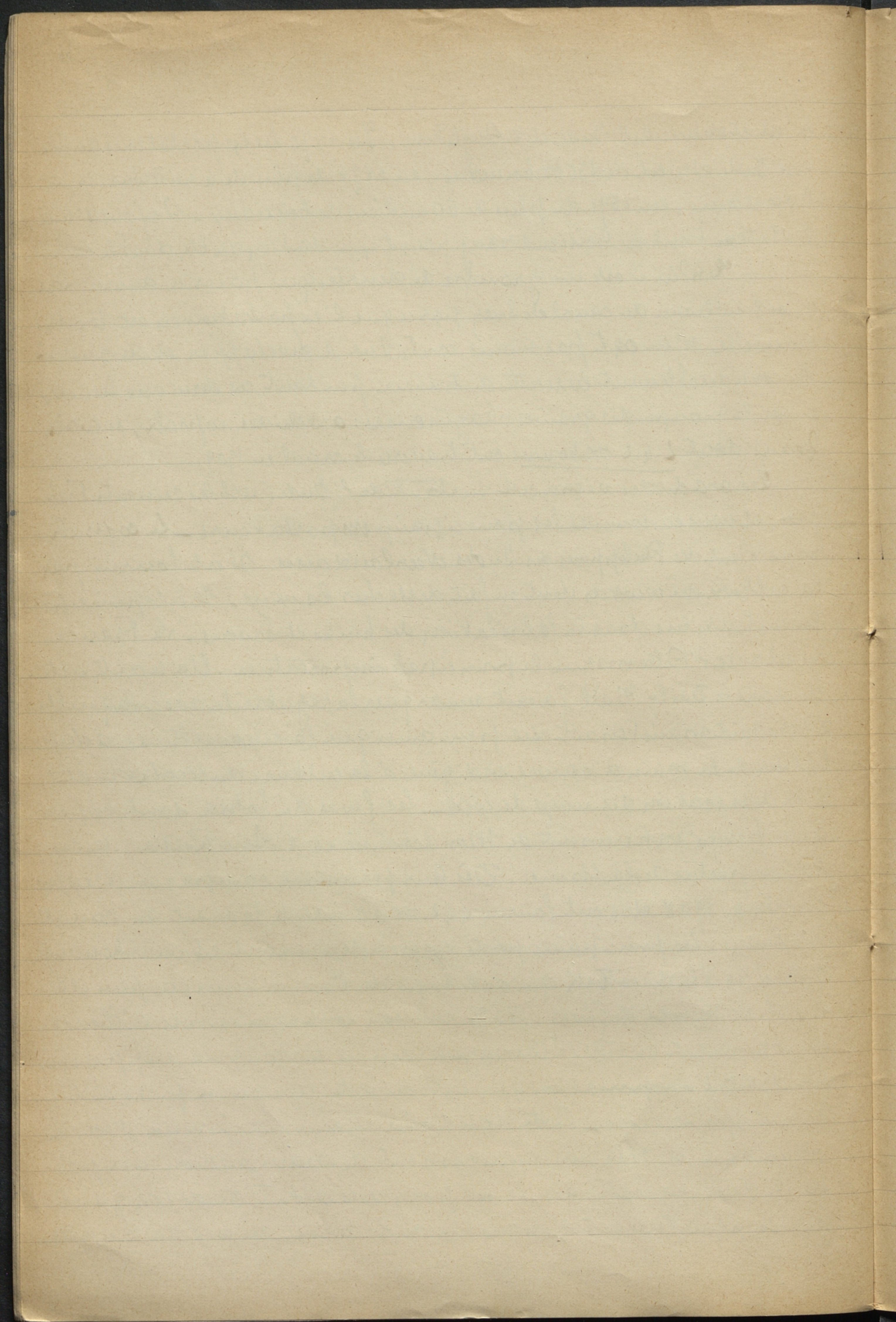
Le développement de la culture du blé dans l'Inde est dû presqu'entièrement à l'ouverture du canal de Suez. On avait bien essayé d'en transporter par le Cap, mais son extrême sensibilité aux fortes chaleurs jointe à la longue durée du trajet le faisaient se gâter le plus souvent; de plus les mouvements de la cale des navires le dépouillaient de son charançon ce qui lui enlevait une partie de sa valeur commerciale. Du jour de l'ouverture du canal un commerce intense de blé



s'est établi entre l'Inde et l'Angleterre. En 1870 les exportations de blé de l'Inde étaient de 130 000 boisseaux, en 1876 de plus de 4 millions de boisseaux, en 1891 de plus de 50 millions de boisseaux. Aujourd'hui l'Inde tient le troisième rang pour l'exportation du blé dans le monde.

Enfin il est un groupe de denrées qui pour n'avoir pas subi l'influence du canal de Suez parce que l'exportation en est toute nouvelle n'en ont pas moins contribué à développer et augmenter considérablement les recettes de transit pendant ces dernières années, c'est le groupe des graines oléagineuses : arachides, coprah, sohia beans dont 2.412.000 tonnes ont traversé le canal en 1909

Les arachides viennent surtout de l'Inde (établissements Français) et nous en sommes les principaux importateurs. Le coprah nous vient des Philippines des Indes Néerlandaises. Il est fourni par la culture du cocotier dont on fait dessécher les noix. Il est principalement utilisé dans la fabrication des huiles et savons. La France en est avec l'Allemagne la principale importatrice. Un récent article dans le Daily Mail faisait remarquer la régularité avec laquelle le produit maintenait ses prix ainsi que la merveilleuse adaptation de la main d'oeuvre indigène à la culture du cocotier et à la dissécation des noix de coco. Les fèves de Sohia sont expédiées presqu'entièrement de Mandchourie et d'Asie Russe, de certaines parties de la Chine. Dès leur première campagne d'exportation en 1908 elles ont fourni 442.000 tonnes de transit au canal de Suez. Les principaux ports expéditeurs sont Niou-Chouang, Dalny et Vladivostock qui ont exporté l'année dernière plus de 1.469.000 tonnes de fèves. 80 % environ sont écoulés vers l'Europe et notamment vers l'Allemagne depuis surtout la suppression du droit ~~d'importation~~ qui entravait jusqu'à présent son importation. Cette soudaine et énorme production a occasionné en 1909 un mouvement de navigation important déjà signalé, qui a eu pour résultat de désorganiser complètement l'industrie de l'huile de coco du Sud de



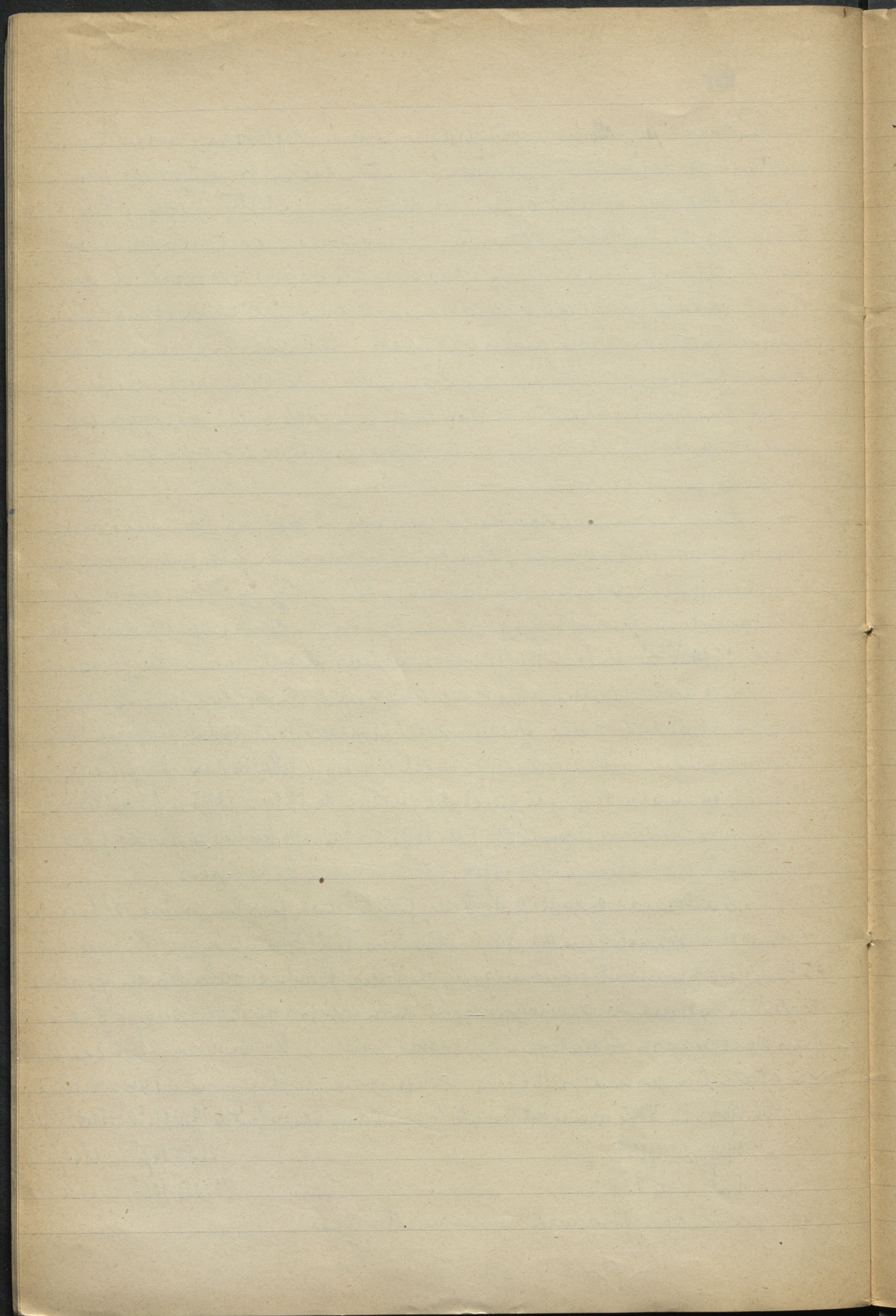
la Russie, laquelle importe chaque année des chargements importants de coprah d'Extrême Orient. Les expéditeurs de Mandchourie ayant offert un taux de fret très élevé, les tramps de la "flotte volontaire" anglaise ont naturellement chargé de préférence les sojah beans et cessé d'embarquer le coprah qui ne donnait pas à l'armateur une rémunération aussi avantageuse. Cet accaparement du tonnage disponible en Extrême Orient priva de matières première l'industrie de l'huile de coco; et ainsi un grand nombre de contrats ne furent pas exécutés ou bien avec des retards considérables.

En résumé, toutes les denrées, sauf les graines oléagineuses nouvelles venues, semblent avoir subi profondément l'influence de l'ouverture du canal de Suez. Toujours est il que il a considérablement augmenté la production extrême-Orientale; ~~celle~~ sa part est fort difficile a évaluer étant donné le grand nombre d'autres causes plus générales qui ont influé sur le développement de l'Asie. Néanmoins il n'est pas sans intérêt de remarquer que c'est à l'Inde qu'a été le plus utile le canal de Suez, et que le commerce de celle ci peut être évalué de 1869 à 1875 à 43 millions de roupies indiennes (1 roupie = 2,65) de 1896 à 1902. 99 millions de roupies, et seulement dans l'année 1908-1909 151 millions de roupies.

D'ailleurs le canal de Suez peut faire par lui même office de compteur statistique dans les relations de l'Orient avec l'Occident et le développement économique de l'Asie peut se calculer en quelque sorte à la mesure du développement de la compagnie de Suez, bien peu de commerce Asiatique lui échappant. Or si nous consultons les statistiques que publie la Compagnie de Suez nous voyons que

En 1908 --- 3796 navires ont transité fournissant un tonnage brut de 19.110831 t et net de 13.633.283 t
– 1909 -- 4239 ——— ——— 21.500847 t — 15.407521 t
– 1910 – 4533 ——— ——— 23.054901 t — 16.581898 t

et qu'ils ont produit une recette de



1908	Recette de tonnage : 105.393.376^f^	de passagers 2.187.845^f^	divers 871.014^f^	Total : 108.452.235^f^
1909	— 117.721.462^f^	— 2.131.210^f^	— 790.005^f^	— = 120.642.677^f^
1910	— 127.251.233^f^	— 2.339.778^f^	— 845.536^f^	— = 130.436.547^f^

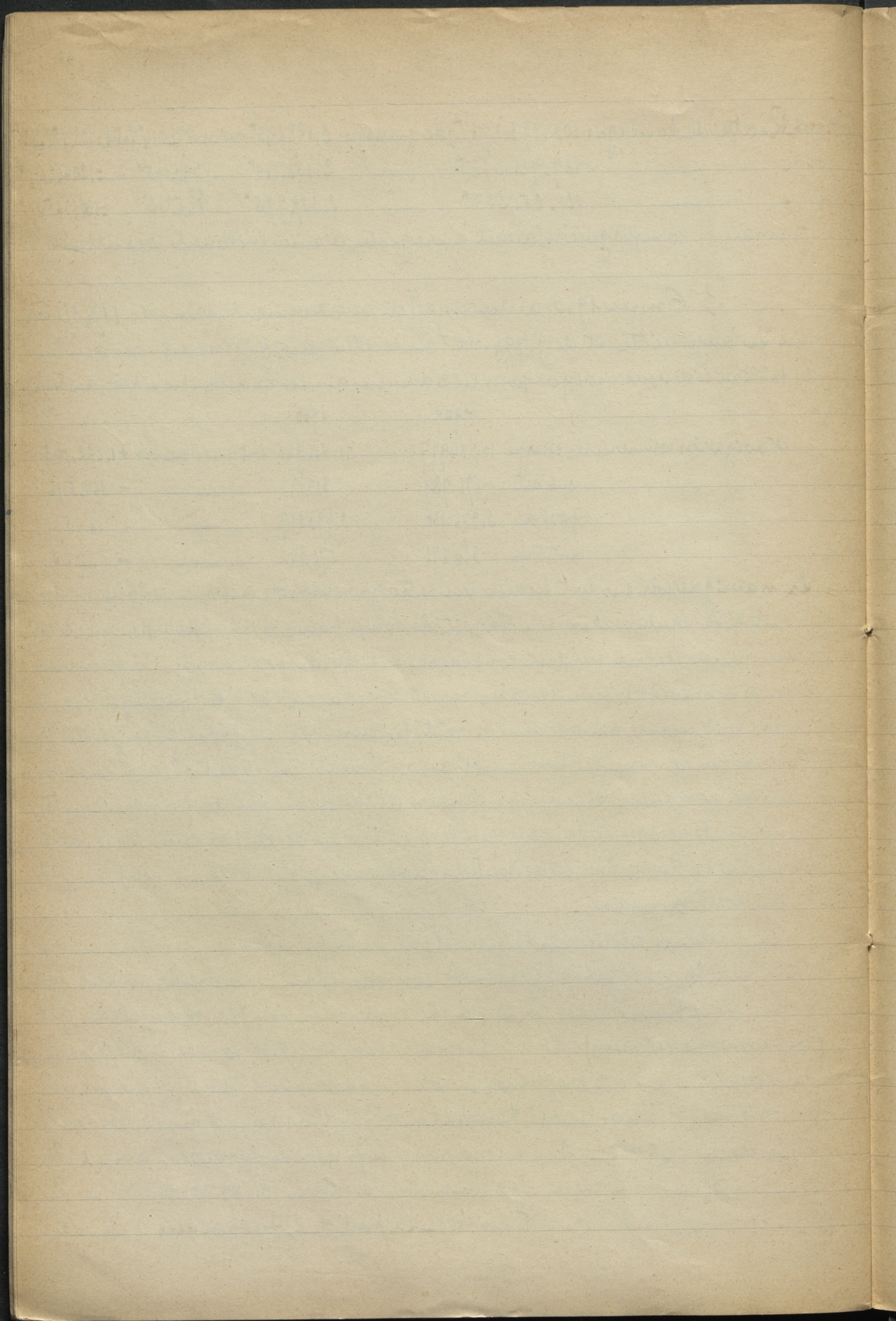
Jamais la compagnie n'avait enregistré d'aussi brillants résultats.

L'année 1910 a vu en effet une augmentation de 1.174.371 tonnes de jauge nette et de 9.794.000^f^ de recettes sur l'année précédente. Le tableau ci-dessous indique pour les 2 dernières années la décomposition du trafic.

	1909	1910		
Navigation commerciale chargée	10.534.937	11.816.945	soit une différence de	+ 1.282.008
sur lest	671.789	503.193	—	− 168.596
postale	3.876.130	3.990.817	—	+ 114.687
militaire	324.671	270.943	—	− 53.728

La navigation sur lest accuse une rétrogradation assez sensible par le fait de la régularisation du transit de sohia beans qui avait donné lieu à une hausse de fret sur lest considérable l'année précédente. La diminution de la navigation militaire résulte de ce qu'en 1909 le passage par le canal de l'escadre américaine avait procuré un appoint de 90.000 tonnes. Pour ce qui concerne les services postaux l'Orient line et la P & O ont successivement remplacé d'anciens vapeurs de jauge moyenne par des unités neuves de tonnage élevé sans que le passage ait offert aucune difficulté. De même la Hansa linie et la Deutsche Australische ont notablement augmenté leur tonnage postal.

La partie de beaucoup la plus forte de la progression relevée en 1910 est due à la navigation (~~postale~~) commerciale. Le trafic avec l'Inde y compris la Birmanie et Ceylan a été représenté par 7.601.000 tonnes en 1910 (~~soit une augmentation~~) soit une augmentation de 368.000 tonnes sur l'année précédente. Dans cette progression la côte occidentale de l'Inde figure pour 190.000 tonnes (Bombay + 128.000^t^ Kurrachee + 62.000^t^) la Birmanie pour 141.000 tonnes et Ceylan pour 45.000^t^. Au second rang se présente le mouv^t^ avec l'Asie occidentale (Chine Japon Asie Russe) qui a atteint 3.683.000 tonnes soit un accroissement de 347.000 t. sur 1909. La part de l'Australasie a été de

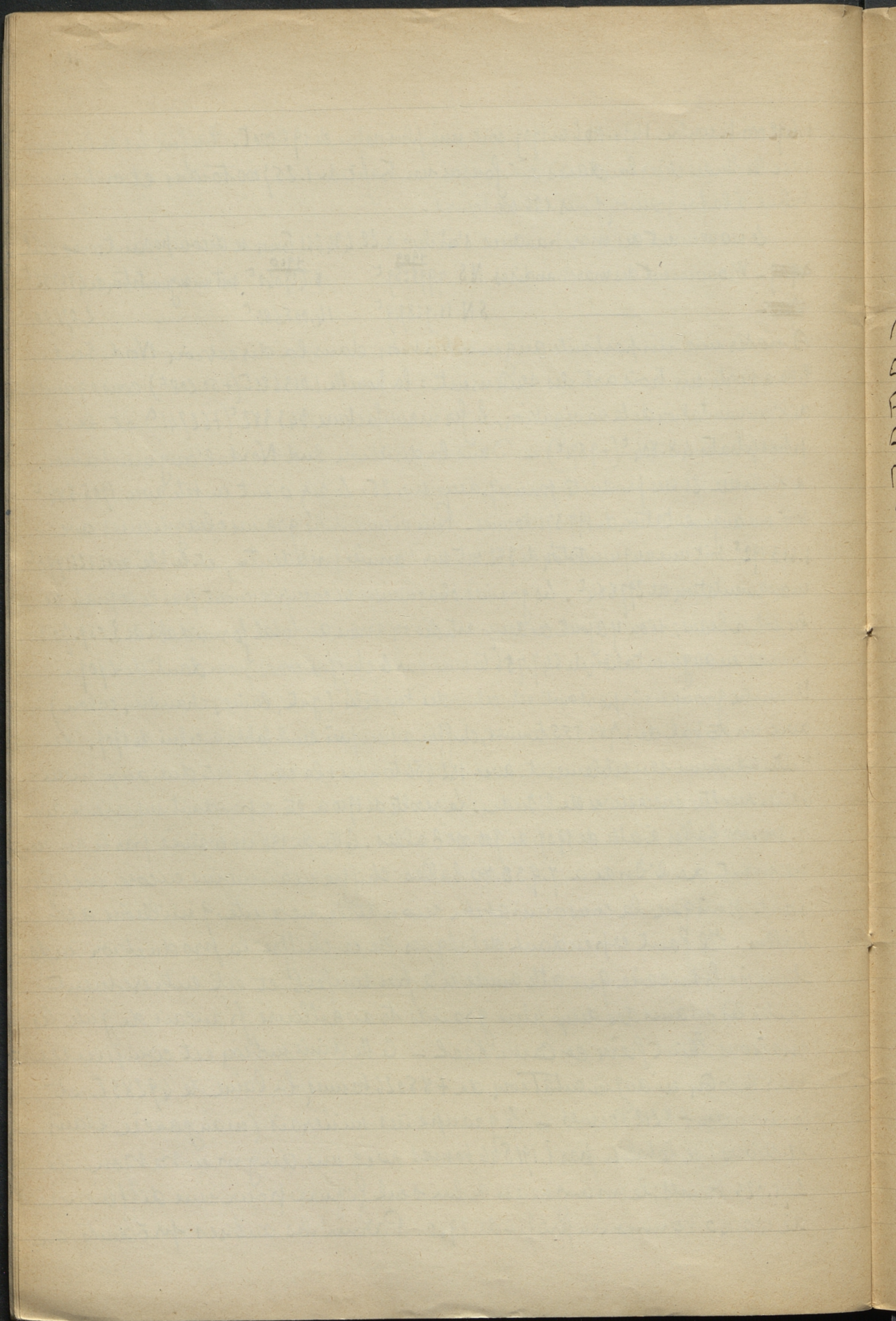


1.692.000 t. contre 1.496.000 t en 1909 soit une plus value de 196.000 t. Enfin les relations avec les Indes Néerlandaises ont fourni un trafic de 1.257.000 tonnes et ont contribué à la progression pour 136.000 tonnes.

Le mouvement des marchandises s'est élevé à 22.434.661 tonnes se décomposant comme suit :

		1909	1910	
~~1909~~ – Mouvement des marchandises	NS	7.998.259 t	8.429.041 t	soit une augmentation de 433.732 t
~~1910~~ –	SN	11.928.919 t	14.005.680 t	— 2.076.701 t

À noter une importante augmentation dans la direction Nord-Sud. Elle a porté sur trois articles seulement : la houille 1.013.621 t (+50.208 t) conséquence de l'augmentation de la navigation, le fer manufacturé 343.382 t (+62.741 t) et les phosphates 48.804 t (+9.871 t) – Dans la direction Sud Nord l'augmentation a intéressé 21 des produits principaux sur 25. Le riz vient en tête avec 1.905.384 t soit une augmentation de 197.371 tonnes. Puis viennent les graines oléagineuses avec 1.613.192 t soit une augmentation de 382.011 t sur l'année précédente, et le blé avec 1.261.990 t en augmentation de 297.884 t. Les graines oléagineuses ne comprennent pas le coprah ni les sohia beans ; si on y ajoute ces deux articles on arrive au total formidable de 3.059.703 tonnes en augmentation de 647.756 tonnes sur le chiffre correspondant de 1909. Un autre groupe important est celui des textiles (jute, laine, chanvre, coton) avec un total de 1.789.555 tonnes, chiffre à peu près semblable à celui de 1909. Le jute a diminué sensiblement avec 142.456 tonnes ; la cause est due aux mauvaises récoltes successives de l'Inde : la récolte de 1910 a été cependant supérieure avec 7.300.000 balles à celle de 1909 de 900.000 balles. Celle de 1911 est évaluée par le gouvernement de l'Inde à 7.930.000 balles chiffre néanmoins encore insuffisant puisque la consommation mondiale nécessite 9 millions de balles. Il faut cependant défalquer de ce chiffre la production indochinoise française qui cette année n'a pas souffert et est entièrement entre les mains des deux plus grands travailleurs français de jute les maisons Saint frères et Carmikael – Cette diminution est compensée par le coton en augmentation de +88026 tonnes, la laine de 49283 t. et le chanvre +8212 tonnes – Le groupe des minerais (manganèse étain et divers) se totalise par 1.191.546 tonnes avec une augmentation de 271.026 tonnes ; le manganèse à lui seul figure pour une différence de 130.140 tonnes au profit de 1910. Parmi les autres produits en



augmentation on peut citer le sucre brut (+67.132 t) les phosphates des îles Océaniques (+71845 t) et la benzine (+60.000 t).

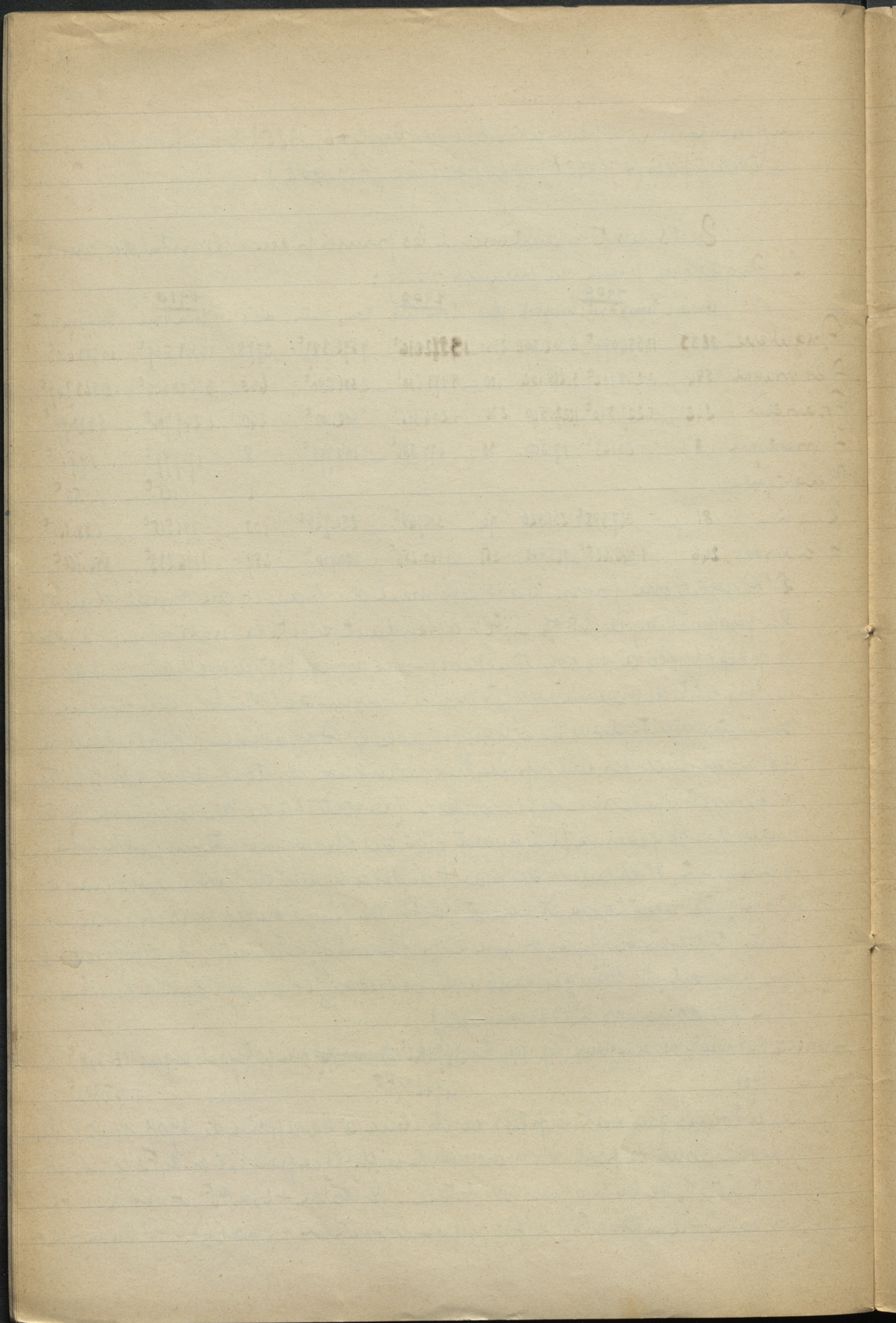
Quels sont maintenant les principaux clients du canal : l'Angleterre vient au premier rang :

	1908 Navires	1908 Tonnage brut	1908 Tonnage net	1909 Nav	1909 Tonn. brut	1909 Tonn. net	1910 Nav	1910 Tonn. brut	1910 Tonnage net
Angleterre	2833	11.534099 t	8.302.802	2561	[illegible] t	9592387 t	2778	14363539 t	10423610 t
Allemagne	584	3268102 t	3.268.102	600	3173.630 t	2.331680 t	635	3.620026 t	2563769 t
France	242	1227510 t	1227.510	231	1204306 t	802.100 t	240	1249704 t	833099 t
Amérique	8	28163 t	17500	30	177586 t	108793 t	8	17.799 t	8996 t
Belgique	—	—	—		—	—	1	125 t	56 t
Russie	81	367.385 t	251.420	74	306748 t	221.748 t	103	396515 t	288.165 t
Hollande	246	1046.625 t	743.940	251	1120.256 t	800.950 t	259	1196233 t	854.161 t

L'Angleterre fournit actuellement du transit au canal dans la proportion de 65 % - Et cependant c'est la nation qui s'était le plus opposé à sa construction - Les années 1907 et 1908, avaient amené par suite de mauvaises récoltes et de la famine de l'Inde, un certain ralentissement dans les échanges avec l'Angleterre. Mais l'année 1909 a vue succéder une reprise très accentuée surtout dans les relations de la métropole avec ses colonies - (La statistique du commerce extérieur du royaume Uni ayant subi des changements importants récemment, et la valeur des marchandises ayant été portée aux pays d'origine véritable et non à l'actif des pays où ces marchandises avaient été embarquées comme auparavant on le faisait, les chiffres cités ci après ont été corrigés suivant les modifications de l'administration des douanes Britanniques)

Commerce 1908 avec les colonies anglaises (imp. et exp. réunies) 4711842 t ~~différence avec 1907~~ avec les pays étrangers 1016648 t
— 1909 — 4962735 t — 1.015.383 t

Les colonies qui ont le plus contribué à la reprise de 1909 sont l'Australasie dont la part d'accroissement se chiffre par 168 m. de Frs correspondant à 73 % de la progression totale, le Natal +26 m. de Frs Hong Kong (+264*) Ceylan (+12 millions de Frs) l'Afrique Orientale (+4 m. de Frs) - L'Inde (-7 m. de F.)



et les établissements de Bornéo figurent seuls en diminution. La rétrogradation du commerce avec l'Inde paraît au premier abord très surprenante les récoltes de l'année 1909 étant particulièrement abondantes. La Compagnie du Canal de Suez l'explique ainsi :
« Si l'on fait le décompte des importations et exportations

~~1908~~	Importations	Exportations
1908	739 704 475[t]	1 250 830 675[t]
1909	885 769 275[t]	1 117 390 600[t]
Différence en 1909	+ 146.064.600[t]	− 153 440 075[t]

les différences considérables qui ressortent de ces chiffres sont très conformes aux variations du rendement des récoltes de la péninsule. L'importation dans le Royaume Uni a bénéficié de leur amélioration en 1909. L'exportation anglaise vers l'Inde au contraire a ressenti le contrecoup du déficit qu'elle avait subi en 1908 par suite de la crise américaine, déficit qui a restreint pour 1909 la capacité d'achat des populations indiennes »

Pour ce qui concerne la navigation maritime du Royaume Uni un fait curieux à constater est que le mouvement maritime a progressé dans des proportions beaucoup plus considérables que la valeur du commerce qui l'a alimenté. Il a en effet atteint le chiffre non encore égalé de 10.717.000 tonnes, en augmentation de 1445681 tonnes sur l'année précédente grâce en grande partie à l'abondance du transit des produits volumineux de l'Inde et de Mandchourie. La part du mouvement entre la métropole et ses colonies a été de 7369.909 tonnes entrées et sorties réunies, et la part du mouvement entre la métropole et les pays étrangers au delà du Canal de Suez a été de 2.848.700 tonnes.

L'Allemagne est après le Royaume Uni la nation dont le commerce au delà de Suez a le plus progressé dans l'année 1910. Une des causes générales de cette augmentation est l'admirable organisation de ses commis voyageurs qui savent avec une égale habileté écouler leurs marchandises à des prix

rémunérateurs ou faire des achats avantageux. Dans son rapport annuel sur le commerce d'Extrême Orient la Chambre de Commerce de Hambourg passe en revue les principaux pays qui intéresse le commerce allemand. D'après ce rapport, et en ce qui concerne le golfe Persique, les événements de Perse de 1910 n'ont pas peu contribué à restreindre les relations commerciales par suite de l'insécurité des routes de caravanes qui obligeaient les marchands à borner leurs achats au strict nécessaire. Dans les Straits Settlements le trafic s'est considérablement accru. Le mouvement de capitaux provoqué par le développement des plantations d'arbres à caoutchouc a donné de l'animation aux transactions et attiré de l'Inde et de la Chine une abondante main d'oeuvre. Et tandis que les principaux produits exportés tels que l'étain, le gambier, le coprah, la gomme et la gutta percha ont bénéficié d'une importante hausse de prix les commandes de l'industrie allemande, restreintes en 1909 ont repris une allure tout à fait satisfaisante. De même les Indes néerlandaises ont beaucoup développé leur exportation au profit de la navigation allemande. — Aux Philippines le programme de construction de chemin de fer prévu par le gouvt. américain est en voie d'exécution, et ces lignes vont permettre la mise en valeur d'une grande étendue de terres agricoles. — En Chine les maisons allemandes et étrangères se sont montrées très circonspectes dans l'acceptation de nouvelles commandes averties par l'expérience des années précédentes et s'efforçant auparavant d'obtenir l'épuisement des anciens stocks. En général les affaires de Chine ont beaucoup souffert de la crise causée par les spéculations des chinois sur le caoutchouc dont la gravité avait nécessité l'intervention gouvernementale; elles ont souffert aussi de l'insuffisance de tonnage de navire, occasionnée par les fortes expéditions de soja beans de Mandchourie. De même par suite du manque de tonnage disponible, des marchandises qui devaient être transbordées pour l'Europe à Shanghai y sont restées en souffrance pendant des semaines: il y a eu de ce fait des dommages matériels et des pertes d'argent considérables. Le commerce a été aussi éprouvé par le renchérissement de l'argent. Au Japon en Juillet 1910 un nouveau tarif des douanes a été élaboré dont la mise en vigueur doit avoir lieu en Juillet 1911. Sur de nombreux articles les droits à acquitter seront paraît-il plus élevés que ceux des tarifs fixés par les accords avec les puissances. D'après la déclaration même du gouvernement japonais le but poursuivi est la protection des industries et des produits agricoles en même temps que l'accroissement des recettes de

l'Empire. Le Japon a été très durement éprouvé l'année dernière par des inondations qui ont beaucoup ralenti les échanges avec ce pays. — La plus importante des colonies allemandes l'Afrique Orientale Allemande, ne semble pas poursuivre son développement économique d'une façon très heureuse. Beaucoup de plantations nouvelles de caoutchouc ont été créées il est vrai, avec le stimulant de la spéculation Londonienne et de la cherté de la gomme brute, Mais les cultures du chanvre n'ont pas réussi et ont été défavorisées par une grande baisse de prix sur le marché du chanvre. Les efforts pour acclimater le coton n'ont pas non plus réussi ; il y a à déplorer une grande insuffisance de main d'oeuvre pour toutes les cultures en général. Les Iles du Pacifique semblent être en meilleure voie et présente un courant de transactions favorables. Le coprah s'y est récolté en abondance en 1910 et a d'ailleurs obtenu en Europe et surtout en Allemagne, principale consommatrice, des prix très avantageux. Dans l'archipel Bismark le rendement des plantations de cocotiers a paraît il, été particulièrement favorable l'année dernière.

La Hollande est un des meilleurs clients du canal de Suez. Et comme ses colonies se trouvent dans l'océan Indien presque tout son commerce passe par la voie du canal. La statistique du commerce extérieur publiée en 1910 par le ministère des finances néerlandais atteste une nouvelle et importante progression pour l'année 1909 avec l'au delà de Suez — Les échanges ont été représentés par un total de 1,314951 tonnes de marchandises, chiffre supérieur de 169553 tonnes soit de 14,7% au total correspondant de 1908. La Hollande a entretenu des transactions très actives avec ses possessions de Malaisie, les Indes néerlandaises qui ont surtout accru leurs envois de produits chimiques (92644 tonnes contre 43.864 tonnes en 1908) et de riz (56349 tonnes contre 31384 tonnes en 1908). Elle a aussi augmenté ses échanges avec l'Australie les Indes Britanniques l'Afrique Orientale.

Les Etats Unis présentent aussi un mouvement d'échanges très remarquable par la voie de Gibraltar Suez Aden Syngapour. Il faut se garder d'évaluer le commerce américain d'après le nombre de navires qui ont transité annuellement. La marine marchande des Etats Unis n'est pas à beaucoup près assez puissante pour exporter elle même ses

produits. C'est la marine britannique qui en profite le plus souvent, et bon nombre de marchandises qui transitent sous pavillon anglais sont de provenance americaine - Les exportations de Ceylan avec l'Amerique du Nord se sont developpées avec rapidité; leur valeur pour l'année a atteint environ 13 millions de dollars (65 millions de Frcs) soit le double de leur valeur de 1909 et le quadruple de celle de 1908. L'importance de ce trafic a fait songer aux Etats Unis à la création d'un service regulier americain entre New York et Colombo par la voie du canal de Suez -

La France enfin tient le 3e rang parmi les principaux clients du canal. La valeur globale du commerce qui a transité à Suez en 1909 peut etre évaluée a 1.406.000f chiffre superieur de 232 millions au total correspondant de 1908 et qui est le resultat de la detente qui se produisit à la suite de la crise economique de l'année precedente. De meme que pour les années precedentes, ce sont les exportations qui ont dominé avec 1.158.800000f soit une augmentation de 204.100.000f et les exportations de 248.000000f, augmentation de 28.100000f - L'Indochine est des colonies Françaises celle qui a fait le plus d'echanges : 185.000000 de Frcs soit une plus value de 19.400000f, dus à l'augmentation des importations en France de riz : 59953000f contre 47[illegible]41000f en 1908 - et de maïs : 16682000f au lieu de 12859006f - Madagascar est venue au second rang avec un chiffre total de 62.700000f soit une plus value de 17.400000f portant principalement sur le caoutchouc brut la vanille et les peaux brutes. On peut noter aussi une plus value de 5.800000f pour les etablissements Français de l'Inde attribuable surtout aux expeditions considerables en France d'arachides. - Des pays etrangers celui qui a eu les echanges les plus actifs avec la France est la Chine qui a exporté ou importé pour une valeur de 245 millions - Elle a considerablement augmenté ses envois de soie par suite de la decroissance de la production italienne, de tissus de soie, et de peaux brutes provenant de porcs moutons etc dont elle commence à pratiquer en grand l'elevage - De meme le Japon a expedié en France une

très forte quantité de soie brute et de tissus de soie — L'Australasie figure dans le commerce Français pour 58.600000f par suite du développement considérable des envois de laine — Une seule région a diminué ses échanges avec la France comme d'ailleurs avec les autres nations, ce sont les Indes Néerlandaises par suite des mauvaises récoltes de graines oléagineuses — Le grave défaut que nos consuls reprochent au commerce français est d'être très mal représenté en Extrême Orient — le manque de commis voyageurs expérimentés, les courtes échéances de paiements à trois mois alors que la plupart des autres nations accordent des paiements à six mois font triompher la concurrence étrangère en bien des endroits où l'excellence des produits français pourrait s'imposer d'elle même, si ils étaient bien représentés.

Telle est dans ses grandes lignes l'importance commerciale des relations entre l'Orient et l'Occident. On s'explique dès lors la prospérité croissante de la Compagnie dans ces dernières années. Les résultats financiers en sont d'ailleurs la preuve convaincante. En 1871 les actions émises à 500f étaient tombées à 163f; en 1872 elles ne valaient que 185f. Et elles sont cotées aujourd'hui à la Bourse au cours moyen de 4495f. On peut juger quel a été le bénéfice réalisé par les actionnaires de l'origine qui ont eu la sagesse de conserver leurs actions.

Et cette situation ne peut tendre qu'à prospérer encore. L'ouverture du canal de Panama n'intéresse pas assez directement le vieux continent pour influer beaucoup sur le trafic du canal de Suez. L'Extrême orient présente des richesses incalculables encore inexploitées destinées à alimenter le trafic du canal — Selon Mr Charles Roux, si Roux envisage l'avenir commercial de la voie de Suez, deux faits ou plutôt deux ensembles de faits font espérer une augmentation plus grande encore de trafic et de recettes. Le premier de ces faits est le développement économique général des régions qui font partie de la sphère

d'action du canal. Le second est l'effort simultané de toutes les puissances civilisées du globe pour renforcer leurs marines marchandes et développer de plus en plus leurs relations avec leurs colonies. La mise en valeur de l'Orient se manifeste aujourd'hui surtout pour la Chine qui s'est laissée pénétrer par un grand nombre de lignes de chemin de fer. Elle se manifeste aussi par la construction de milliers de kilomètres de voies ferrées telles que le transsibérien le transcaspien etc.. Parmi ces chemins de fer quelques uns paraissent ou paraitront plutot devoir être des concurrents que des auxiliaires du canal de Suez. Mais le résultat général de l'exploitation devant augmenter dans des proportions considérables la production de l'Extrême Orient, le transit du canal de Suez bénéficiera certainement de cette augmentation, sinon totalement du moins en bonne partie.

On peut dire en résumé que le canal de Suez a été un bienfait universel. Il a été un bienfait pour l'Egypte parce qu'il a fait presque une seconde vallée du Nil de cette lande désertique qui était autrefois l'Isthme de Suez. Il a été un bienfait pour les puissances européennes qui retirent un immense avantage d'une route abrégeant parfois des $\frac{2}{3}$ la distance entre les points commerciaux, diminuant les frais et les fatigues pour les voyageurs, augmentant le nombre de voyages accompli par un même navire. Il a été un bienfait pour le monde entier parce qu'il a développé de façon considérable les échanges entre l'Orient et l'Occident. Il a été enfin un bienfait pour la civilisation car il a permis aux missionnaires d'aller adoucir les moeurs de la race jaune en lui inculquant les doctrines de la morale chrétienne.

Et tout cela, l'Egypte, le monde, la civilisation, le doivent à Ferdinand de Lesseps, ce grand Français qui par son énergie indomptable a su résister à tous les orages et mener à bien une si belle oeuvre. Et voici comme conclusion la réponse si charmante, si chrétienne que fit un de ses fils à son professeur de géographie. Comme il ne savait pas sa leçon et que son maître le réprimandait, il répondit « Comment voulez vous que je sache votre géographie! Papa l'a toute changée! »

— Fin —

R. Chéret

Table des matières

